Deutscher Bundestag
4. Wahlperiode

Drucksache IV/651

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
3 — 43001 — 2706/62 IV

Bonn, den 27. September 1962

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs

mit Begründung (Anlage 1). Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend sind die Herren Bundesminister der Justiz und für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 248. Sitzung am 12./13. Juli 1962 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Entwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen. Im übrigen hat der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen erhoben. Er ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der Anlage 3 dargelegt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Ludwig Erhard

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Anlage 1

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Strafgesetzbuches

Das Strafgesetzbuch wird wie folgt geändert und ergänzt:

1. In § 1 Abs. 2, 3, § 27 Abs. 2 Nr. 2 und § 70 Abs. 1 Nr. 5, 6 wird jeweils das Wort „einhundertfünfzig" durch das Wort „fünfhundert" ersetzt.

2. Als § 37 wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 37

(1) Wird jemand wegen einer strafbaren Handlung, die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, zu einer Freiheitsstrafe oder einer Geldstrafe verurteilt, so kann ihm das Gericht für die Dauer von einem Monat bis zu drei Monaten verbieten, im Straßenverkehr Kraftfahrzeuge jeder oder einer bestimmten Art zu führen.

(2) Darf der Täter nach den für den internationalen Kraftfahrzeugverkehr geltenden Vorschriften im Inland Kraftfahrzeuge führen, ohne daß ihm von einer deutschen Behörde ein Führerschein erteilt worden ist, so ist das Fahrverbot nur zulässig, wenn die Tat gegen Verkehrsvorschriften verstößt.

(3) Das Fahrverbot wird mit der Rechtskraft des Urteils wirksam. Für seine Dauer wird ein von einer deutschen Behörde erteilter Führerschein amtlich verwahrt. In ausländischen Fahrausweisen wird das Fahrverbot vermerkt.

(4) Ist ein Führerschein amtlich zu verwahren oder das Fahrverbot in einem ausländischen Fahrausweis zu vermerken, so wird die Verbotsfrist erst von dem Tage an gerechnet, an dem dies geschieht. In die Verbotsfrist wird die Zeit nicht eingerechnet, in welcher der Täter auf behördliche Anordnung in einer Anstalt verwahrt wird."

3. a) § 42 m wird durch folgende Vorschriften ersetzt:

„§ 42 m

(1) Wird jemand wegen einer mit Strafe bedrohten Handlung, die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, verurteilt oder nur deshalb nicht verurteilt, weil seine Zurechnungsunfähigkeit erwiesen oder nicht auszuschließen ist, so entzieht ihm das Gericht die Fahrerlaubnis, wenn sich aus der Tat ergibt, daß er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist.

(2) Ist die mit Strafe bedrohte Handlung in den Fällen des Absatzes 1 ein Vergehen

1. der Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315 c),
2. der Verkehrsflucht (§ 142), obwohl der Täter weiß oder wissen kann, daß bei dem Unfall ein Mensch getötet oder nicht unerheblich verletzt worden oder an fremden Sachen bedeutender Schaden entstanden ist, oder
3. der Volltrunkenheit (§ 330 a), die sich auf eine der mit Strafe bedrohten Handlungen nach den Nummern 1 oder 2 bezieht,

so ist der Täter als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen, wenn nicht besondere Umstände diese Annahme ausschließen. [1])

(3) Die Fahrerlaubnis erlischt mit der Rechtskraft des Urteils. Ein von einer deutschen Behörde erteilter Führerschein wird im Urteil eingezogen.

§ 42 n

(1) Entzieht das Gericht die Fahrerlaubnis, so bestimmt es zugleich, daß für die Dauer von sechs Monaten bis zu fünf Jahren oder für immer keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf (Sperre). Hat der Täter keine Fahrerlaubnis, so wird nur die Sperre angeordnet.

(2) Das Gericht kann von der Sperre bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen ausnehmen, wenn besondere Umstände die Annahme rechtfertigen, daß der Zweck der Maßregel dadurch nicht gefährdet wird.

(3) Das Mindestmaß der Sperre beträgt ein Jahr, wenn gegen den Täter in den letzten drei Jahren vor der Tat bereits einmal eine Sperre angeordnet worden ist.

[1]) Eine Erweiterung der Nummern des Absatzes 2 durch einen Tatbestand der Trunkenheit im Verkehr bleibt vorbehalten (vgl. Fußnote 2 zu Artikel 1 Nr. 6 — § 315 c —).

(4) War dem Täter die Fahrerlaubnis wegen der Tat vorläufig entzogen (§ 111 a der Strafprozeßordnung), so verkürzt sich das Mindestmaß der Sperre um die Zeit, in der die vorläufige Entziehung wirksam war. Es darf jedoch drei Monate nicht unterschreiten.

(5) Die Sperre beginnt mit der Rechtskraft des Urteils. In die Frist wird die Zeit einer wegen der Tat angeordneten vorläufigen Entziehung eingerechnet, soweit sie nach Verkündung des Urteils verstrichen ist, in dem die der Maßregel zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen letztmals geprüft werden konnten.

(6) Im Sinne der Absätze 4 und 5 steht der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis die Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins (§ 94 der Strafprozeßordnung) gleich.

(7) Ergibt sich Grund zu der Annahme, daß der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist, so kann das Gericht die Sperre vorzeitig aufheben. Die Aufhebung ist frühestens zulässig, wenn die Sperre sechs Monate, in den Fällen des Absatzes 3 ein Jahr gedauert hat; Absatz 5 Satz 2 und Absatz 6 gelten entsprechend.

§ 42 o

(1) Darf der Täter nach den für den internationalen Kraftfahrzeugverkehr geltenden Vorschriften im Inland Kraftfahrzeuge führen, ohne daß ihm von einer deutschen Behörde ein Führerschein erteilt worden ist, so ist die Entziehung der Fahrerlaubnis nur zulässig, wenn die Tat gegen Verkehrsvorschriften verstößt. Die Entziehung hat in diesem Falle die Wirkung eines Verbots, während der Sperre im Inland Kraftfahrzeuge zu führen, soweit es dazu im innerdeutschen Verkehr einer Fahrerlaubnis bedarf.

(2) In ausländischen Fahrausweisen werden die Entziehung der Fahrerlaubnis und die Sperre vermerkt."

b) Der bisherige § 42 n wird § 42 p.

4. Dem § 60 wird folgender Absatz 2 angefügt:

„(2) Die Dauer einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111 a der Strafprozeßordnung) kann auf das Fahrverbot nach § 37 ganz oder teilweise angerechnet werden. § 42 n Abs. 6 gilt entsprechend."

5. In § 94 Abs. 1 werden die Worte „gemeingefährliche Handlungen (§§ 308, 311, 315, 315 a Abs. 1 Nr. 1, §§ 316 b, 317, 321, 324)" ersetzt durch die Worte „gemeingefährliche Handlungen (§§ 308, 311, 315 Abs. 1 bis 3, § 315 b Abs. 1 bis 3, §§ 316 b, 317, 321, 324)".

6. Die §§ 315 bis 316 werden durch folgende Vorschriften ersetzt:

„§ 315

(1) Wer die Sicherheit des Schienenbahn-, Schwebebahn-, Schiffs- oder Luftverkehrs dadurch beeinträchtigt, daß er

1. Anlagen oder Beförderungsmittel zerstört, beschädigt oder beseitigt,
2. Hindernisse bereitet,
3. falsche Zeichen oder Signale gibt oder
4. einen ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriff vornimmt

und dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Gefängnis nicht unter drei Monaten bestraft.

(2) Der Versuch ist strafbar.

(3) Handelt der Täter

1. in der Absicht, einen Unglücksfall herbeizuführen,
2. in der Absicht, eine andere Straftat zu ermöglichen oder zu verdecken,
3. in der Absicht, in der Bevölkerung Angst oder Schrecken zu erregen, oder
4. als Mitglied oder im Auftrag einer Gruppe, der solche Taten als Mittel für ihre Zwecke dienen,

so ist die Strafe Zuchthaus, in minder schweren Fällen Gefängnis nicht unter sechs Monaten.

(4) Wer in den Fällen des Absatzes 1 die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Gefängnis bestraft.

(5) Wer in den Fällen des Absatzes 1 fahrlässig handelt und die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(6) Das Gericht kann bis zum gesetzlichen Mindestmaß der in den Absätzen 1 bis 4 angedrohten Strafe herabgehen, auf eine mildere Strafart erkennen oder von einer Bestrafung nach diesen Vorschriften absehen, wenn der Täter freiwillig die Gefahr abwendet, bevor ein erheblicher Schaden entsteht. Unter derselben Voraussetzung wird der Täter nicht nach Absatz 5 bestraft. Wird ohne Zutun des Täters die Gefahr abgewendet, so genügt sein freiwilliges und ernsthaftes Bemühen, dieses Ziel zu erreichen.

§ 315 a

(1) Mit Gefängnis wird bestraft, wer

1. ein Schienenbahn- oder Schwebebahnfahrzeug, ein Schiff oder ein Luftfahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel oder infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, oder

2. als Führer eines solchen Fahrzeuges oder als sonst für die Sicherheit Verantwortlicher durch grob pflichtwidriges Verhalten gegen Rechtsvorschriften zur Sicherung des Schienenbahn-, Schwebebahn-, Schiffs- oder Luftverkehrs verstößt

und dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 ist der Versuch strafbar.

(3) Wer die Tat fahrlässig begeht, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

§ 315 b

(1) Wer die Sicherheit des Straßenverkehrs dadurch beeinträchtigt, daß er

1. Anlagen oder Fahrzeuge zerstört, beschädigt oder beseitigt,
2. Hindernisse bereitet oder
3. einen ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriff vornimmt,

und dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Gefängnis bestraft.

(2) Der Versuch ist strafbar.

(3) Handelt der Täter unter den Voraussetzungen des § 315 Abs. 3, so ist die Strafe Zuchthaus bis zu zehn Jahren, in minder schweren Fällen Gefängnis nicht unter sechs Monaten.

(4) Wer in den Fällen des Absatzes 1 die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Gefängnis bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(5) Wer in den Fällen des Absatzes 1 fahrlässig handelt und die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(6) § 315 Abs. 6 gilt entsprechend.

§ 315 c [2])

(1) Wer im Straßenverkehr

1. ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel oder infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, oder
2. grob verkehrswidrig und rücksichtslos
   a) die Vorfahrt nicht beachtet,
   b) falsch überholt oder sonst bei Überholvorgängen falsch fährt,
   c) an Fußgängerüberwegen falsch fährt,
   d) an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen zu schnell fährt,
   e) an unübersichtlichen Stellen nicht die rechte Seite der Fahrbahn einhält,
   f) auf Autobahnen wendet oder dies versucht oder
   g) haltende oder liegengebliebene Fahrzeuge nicht auf ausreichende Entfernung kenntlich macht

und dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Gefängnis bestraft.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 ist der Versuch strafbar.

(3) Wer die Tat fahrlässig begeht, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

§ 316

Soweit Schienenbahnen am Straßenverkehr teilnehmen, sind nur die Vorschriften zum Schutz des Straßenverkehrs (§§ 315 b, 315 c) anzuwenden."

Artikel 2

Änderung der Strafprozeßordnung

Die Strafprozeßordnung wird wie folgt geändert und ergänzt:

1. § 111 a erhält folgende Fassung:

„§ 111 a

(1) Sind dringende Gründe für die Annahme vorhanden, daß die Fahrerlaubnis entzogen werden wird (§ 42 m des Strafgesetzbuches), so kann der Richter dem Beschuldigten durch Beschluß die Fahrerlaubnis vorläufig entziehen.

(2) Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist aufzuheben, wenn ihr Grund weggefallen ist oder wenn das Gericht im Urteil die Fahrerlaubnis nicht entzieht.

(3) Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis wirkt zugleich als Anordnung oder Bestätigung der Beschlagnahme des von einer deutschen Behörde erteilten Führerscheins.

(4) Ist ein Führerschein beschlagnahmt, weil er nach § 42 m Abs. 3 Satz 2 des Strafgesetzbuches eingezogen werden kann, und bedarf es einer richterlichen Entscheidung über die Be-

---

[2]) Die Bundesregierung behält sich vor, zu einem späteren Zeitpunkt eine Ergänzung des Entwurfs durch Vorschriften zu empfehlen, die das Führen von Fahrzeugen unter Alkoholeinfluß ohne Rücksicht auf die Herbeiführung einer Verkehrsgefahr als Vergehen mit Strafe bedrohen. Zur Vorbereitung dieses Vorschlags ist noch der Eingang von Gutachten Sachverständiger insbesondere der Gerichtsmedizin abzuwarten. In der Einleitung der Begründung ist darüber Näheres ausgeführt.

schlagnahme, so tritt an deren Stelle die Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis.

(5) Ein Führerschein, der in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist, weil er nach § 42 m Abs. 3 Satz 2 des Strafgesetzbuches eingezogen werden kann, ist dem Beschuldigten zurückzugeben, wenn der Richter die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Fehlens der in Absatz 1 bezeichneten Voraussetzungen ablehnt, wenn er sie aufhebt oder wenn das Gericht im Urteil die Fahrerlaubnis nicht entzieht. Wird jedoch im Urteil ein Fahrverbot nach § 37 des Strafgesetzbuches verhängt, so kann die Rückgabe des Führerscheins aufgeschoben werden, wenn der Beschuldigte nicht widerspricht.

(6) In ausländischen Fahrausweisen ist die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis zu vermerken. Zu diesem Zweck kann der Fahrausweis beschlagnahmt werden."

2. § 232 Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Hauptverhandlung kann ohne den Angeklagten durchgeführt werden, wenn er ordnungsgemäß geladen und in der Ladung darauf hingewiesen worden ist, daß in seiner Abwesenheit verhandelt werden kann, und wenn nur Haft, Geldstrafe, Fahrverbot, Einziehung, Vernichtung oder Unbrauchbarmachung, allein oder nebeneinander, zu erwarten ist."

3. § 233 Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Der Angeklagte kann auf seinen Antrag von der Verpflichtung zum Erscheinen in der Hauptverhandlung entbunden werden, wenn nur Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten, Geldstrafe, Fahrverbot, Einziehung, Vernichtung oder Unbrauchbarmachung, allein oder nebeneinander, zu erwarten ist."

4. Als § 245 a wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 245 a

Soweit die Verhandlung nur Übertretungen betrifft, bestimmt das Gericht unbeschadet des § 244 Abs. 2 den Umfang der Beweisaufnahme."

5. § 334 erhält folgende Fassung:

„§ 334

Ein Urteil des Amtsrichters, das ausschließlich Übertretungen zum Gegenstand hat und in dem der Angeklagte entweder freigesprochen oder ausschließlich zu Geldstrafe verurteilt worden ist (§ 313), kann mit Revision nur angefochten werden, wenn

1. die Ersatzfreiheitsstrafe, die im Falle der Uneinbringlichkeit an die Stelle der erkannten Geldstrafe tritt, eine Woche übersteigt,
2. das Urteil eine Übertretung nach § 361 des Strafgesetzbuches zum Gegenstand hat oder
3. die Revision zugelassen wird (§ 334 a)."

6. Als § 334 a wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 334 a

(1) Das Revisionsgericht läßt die Revision nach § 334 Nr. 3 auf Antrag zu, wenn es geboten ist, die Nachprüfung des Urteils zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung zu ermöglichen.

(2) Für den Zulassungsantrag gelten die Vorschriften über die Einlegung der Revision entsprechend. Der Antrag gilt als vorsorglich eingelegte Revision. Er ist nur zulässig, wenn die Vorschriften über die Anbringung der Revisionsanträge beachtet sind. Bei der Begründung der Revisionsanträge soll der Antragsteller zugleich angeben, aus welchen Gründen die in Absatz 1 bezeichneten Voraussetzungen vorliegen. § 35 a ist entsprechend anzuwenden.

(3) Das Revisionsgericht entscheidet über den Antrag durch Beschluß. Die §§ 346 bis 348 sind entsprechend anzuwenden. Wird der Antrag verworfen, so gilt die Revision als zurückgenommen."

7. § 407 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 2 und 3 werden durch folgenden Absatz ersetzt:

„(2) Durch Strafbefehl dürfen nur die folgenden Strafen, Nebenfolgen und Maßregeln der Sicherung und Besserung, allein oder nebeneinander, festgesetzt werden:

1. Freiheitsstrafe bis zu drei Monaten, Geldstrafe, Fahrverbot, Einziehung, Vernichtung, Unbrauchbarmachung, Verfallerklärung, Bekanntmachung der Entscheidung und Befugnis zur Beseitigung eines gesetzwidrigen Zustandes sowie
2. Entziehung der Fahrerlaubnis, bei der die Sperre nicht mehr als ein Jahr beträgt."

b) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 3.

8. § 413 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Der Amtsrichter setzt durch Strafverfügung ohne Hauptverhandlung Haft, Geldstrafe, Fahrverbot, Einziehung, Vernichtung, Unbrauchbarmachung oder Befugnis zur Beseitigung eines gesetzwidrigen Zustandes, allein oder nebeneinander, fest. An den Vorschlag der Polizeibehörde ist er nicht gebunden. Einer Mitwirkung der Staatsanwaltschaft bedarf es nicht."

9. Dem § 450 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Hat nach dem Urteil eine Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins auf Grund des § 111 a Abs. 5 Satz 2 fortgedauert, so ist diese Zeit unverkürzt auf das Fahrverbot (§ 37 des Strafgesetzbuches) anzurechnen."

10. In § 463 a Abs. 3 werden die Worte „§ 42 m Abs. 4 des Strafgesetzbuchs" ersetzt durch die Worte „§ 42 n Abs. 7 des Strafgesetzbuches".

11. Als § 463 b wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 463 b

(1) Ist ein Führerschein nach § 37 Abs. 3 Satz 2 des Strafgesetzbuches amtlich zu verwahren und wird er nicht freiwillig herausgegeben, so ist er zu beschlagnahmen.

(2) Ausländische Fahrausweise können zur Eintragung eines Vermerks über das Fahrverbot oder über die Entziehung der Fahrerlaubnis und die Sperre (§ 37 Abs. 3 Satz 3, § 42 o Abs. 2 des Strafgesetzbuches) beschlagnahmt werden."

Artikel 3

Änderung des Jugendgerichtsgesetzes

Das Jugendgerichtsgesetz wird wie folgt geändert und ergänzt:

1. In § 39 Abs. 1 werden die Worte „Zuchtmittel oder nach diesem Gesetz zulässige Nebenstrafen und Nebenfolgen" ersetzt durch die Worte „Zuchtmittel, nach diesem Gesetz zulässige Nebenstrafen und Nebenfolgen oder die Entziehung der Fahrerlaubnis".

2. § 75 Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Bei Übertretungen kann der Jugendrichter durch richterliche Verfügung eine Arbeits- oder eine Geldauflage anordnen, auf ein Fahrverbot erkennen oder die Einziehung oder eine Verwarnung aussprechen."

3. § 76 Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Der Staatsanwalt kann bei dem Jugendrichter schriftlich oder mündlich beantragen, im vereinfachten Jugendverfahren zu entscheiden, wenn zu erwarten ist, daß der Jugendrichter ausschließlich Weisungen erteilen, die Erziehungsbeistandschaft [3]) anordnen, Zuchtmittel verhängen oder auf ein Fahrverbot erkennen wird."

[3]) Der Begriff der Erziehungsbeistandschaft ist durch das Gesetz zur Änderung und Ergänzung des Reichsjugendwohlfahrtsgesetzes vom 11. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1193) eingeführt worden. Dieses Gesetz tritt nach seinem Artikel XVI erst am 1. Juli 1962 in Kraft. Darauf ist im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu achten.

Artikel 4

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz wird wie folgt geändert und ergänzt:

1. § 4 Abs. 2 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Dies gilt nicht, wenn die Fahrerlaubnis auf Grund von Rechtsverordnungen oder allgemeinen Verwaltungsvorschriften gemäß § 6 Abs. 1 von einer Dienststelle der Bundeswehr, der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost, des Bundesgrenzschutzes oder der Polizei zu dienstlichen Zwecken erteilt worden ist oder wenn es sich um eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung handelt."

2. § 24 erhält folgende Fassung:

„§ 24

(1) Mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer

1. ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er die dazu erforderliche Fahrerlaubnis nicht hat oder ihm das Führen des Fahrzeuges nach § 37 des Strafgesetzbuches verboten ist, oder

2. als Halter eines Kraftfahrzeuges anordnet oder zuläßt, daß jemand das Fahrzeug führt, der die dazu erforderliche Fahrerlaubnis nicht hat oder dem das Führen des Fahrzeuges nach § 37 des Strafgesetzbuches verboten ist.

(2) Mit Gefängnis bis zu drei Monaten, mit Haft oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer

1. eine Tat nach Absatz 1 fahrlässig begeht,

2. vorsätzlich oder fahrlässig ein Kraftfahrzeug führt, obwohl der vorgeschriebene Führerschein nach § 94 der Strafprozeßordnung in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist, oder

3. vorsätzlich oder fahrlässig als Halter eines Kraftfahrzeuges anordnet oder zuläßt, daß jemand das Fahrzeug führt, obwohl der vorgeschriebene Führerschein nach § 94 der Strafprozeßordnung in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist.

(3) In den Fällen des Absatzes 1 kann das Kraftfahrzeug, auf das sich die Tat bezieht, eingezogen werden, wenn es dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört. § 42 des Strafgesetzbuches gilt entsprechend."

Artikel 5

Änderung von Vorschriften des Pflichtversicherungsrechts

1. In Artikel I des Gesetzes über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag vom 7. November 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 2223) in der Fassung des Gesetzes über Maßnahmen auf dem Gebiete des Verkehrsrechts und Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 710) erhält § 5 folgende Fassung:

„§ 5

(1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig ein Fahrzeug auf öffentlichen Wegen oder Plätzen gebraucht oder einen solchen Gebrauch gestattet, obwohl für das Fahrzeug der nach § 1 erforderliche Haftpflichtversicherungsvertrag nicht oder nicht mehr besteht, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

(2) Das Fahrzeug, auf das sich die Tat bezieht, kann eingezogen werden, wenn es dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört. § 42 des Strafgesetzbuches gilt entsprechend."

2. Das Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger vom 24. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 667) wird wie folgt geändert und ergänzt:

a) Dem § 1 Abs. 2 wird folgender Satz 3 angefügt:

„§ 8 a bleibt unberührt."

b) In § 1 Abs. 4 Satz 1 wird vor dem Wort „Versicherungsbescheinigung" das Wort „erforderliche" eingefügt.

c) Als § 8 a wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 8 a

Wegfall des Erfordernisses der Versicherungsbescheinigung

(1) Hat für die Fahrzeuge, die bei der Einreise ein amtliches Kennzeichen eines bestimmten ausländischen Gebietes führen, ein im Geltungsbereich dieses Gesetzes zum Geschäftsbetrieb befugter Versicherer oder ein Verband solcher Versicherer die Pflichten eines Haftpflichtversicherers nach den Vorschriften dieses Gesetzes übernommen, so kann der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates nach Anhörung der obersten Landesbehörden bestimmen, daß für die ein amtliches Kennzeichen dieses Gebietes führenden Fahrzeuge die Ausstellung einer Versicherungsbescheinigung nicht erforderlich ist.

(2) Ist nach Absatz 1 die Ausstellung einer Versicherungsbescheinigung nicht erforderlich, so wirkt abweichend von § 6 Abs. 2 ein Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung der nach Absatz 1 übernommenen Verpflichtungen zur Folge hat, in Ansehung von Dritten nicht, wenn sich das Fahrzeug im Zeitpunkt des Schadensereignisses mit dem bei der Einreise geführten Kennzeichen im Geltungsbereich dieses Gesetzes befunden hat."

d) § 9 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig im Geltungsbereich dieses Gesetzes ein Fahrzeug auf öffentlichen Wegen oder Plätzen gebraucht oder einen solchen Gebrauch gestattet, obwohl für das Fahrzeug das nach § 1 erforderliche Versicherungsverhältnis nicht oder nicht mehr besteht und die Pflichten eines Haftpflichtversicherers auch nicht nach § 2 Abs. 1 Buchstabe b oder § 8 a Abs. 1 von einem im Geltungsbereich dieses Gesetzes zum Geschäftsbetrieb befugten Versicherer oder einem Verband solcher Versicherer übernommen worden sind, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft."

e) Als § 9 Abs. 3 wird folgende Vorschrift angefügt:

„(3) In den Fällen des Absatzes 1 kann das Fahrzeug, auf das sich die Tat bezieht, eingezogen werden, wenn es dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört. § 42 des Strafgesetzbuches gilt entsprechend."

Artikel 6

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

§ 59 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 10. Januar 1959 (Bundesgesetzbl. I S. 9), geändert durch Gesetz vom 8. Februar 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 69), erhält folgende Fassung:

„§ 59

(1) Wer als Führer eines Luftfahrzeuges oder als sonst für die Sicherheit Verantwortlicher durch grob pflichtwidriges Verhalten gegen eine im Rahmen der Luftaufsicht erlassene Verfügung (§ 29) verstößt und dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Gefängnis bestraft.

(2) Wer die Tat fahrlässig begeht, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft."

Artikel 7

Übertretungen

(1) Wo im Bundesrecht wegen einer Übertretung Geldstrafe angedroht ist, tritt an die Stelle des bisherigen Höchstmaßes dieser Geldstrafe das Höchstmaß von fünfhundert Deutsche Mark.

(2) § 19 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen vom 27. September 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 641) bleibt unberührt.

Artikel 8

Übergangsvorschriften

(1) Hat das Gericht die Fahrerlaubnis nach den bisher geltenden Vorschriften rechtskräftig entzogen, so ist § 42 n Abs. 5, Abs. 6 und Abs. 7 Satz 1 des Strafgesetzbuches in der Fassung des Artikels 1 entsprechend anzuwenden. Unter den Voraussetzungen des § 42 n Abs. 2 des Strafgesetzbuches in der Fassung des Artikels 1 kann das Gericht nachträglich durch Beschluß gestatten, daß dem Täter für bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen vor Ablauf der Sperrfrist eine neue Fahrerlaubnis erteilt wird; § 462 der Strafprozeßordnung gilt entsprechend.

(2) Die §§ 334 und 334 a der Strafprozeßordnung in der Fassung des Artikels 2 gelten nur für Urteile, die nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes erlassen werden.

Artikel 9

Land Berlin

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 10

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt einen Monat nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

I.

Einleitung

Die günstigen wirtschaftlichen Verhältnisse in den letzten Jahren haben die Motorisierung des Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland in einem Umfange gesteigert, der selbst weitgespannte Erwartungen übertroffen hat. In der amtlichen Begründung des Entwurfs eines Gesetzes zur Bekämpfung von Unfällen im Straßenverkehr — Drucksache Nr. 2674 der 1. Wahlperiode —, der als Vorlage für das Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 832) gedient hat, war die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge mit 2 Millionen angegeben. Inzwischen hat sich diese Zahl vervielfacht. Im Jahre 1961 waren in der Bundesrepublik nahezu 9 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen, denen etwa 2,5 Millionen Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor hinzuzurechnen sind, für die es keiner Zulassung bedarf. Die Zahl der Inhaber einer Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen kann auf mehr als 12 Millionen geschätzt werden. Im Zusammenhang mit dieser Entwicklung hat — lediglich unterbrochen durch die Auswirkungen der Geschwindigkeitsbegrenzung in geschlossenen Ortschaften vom Jahre 1957 — auch die Zahl der Verkehrsunfälle ständig zugenommen. Im Jahre 1960 wurden mehr als 330 000 Unfälle mit Personenschäden gezählt, bei denen 14 107 Menschen getötet und 438 190 Menschen verletzt worden sind. Damit hat sich allein im Verhältnis zum Jahre 1959 die Zahl der Getöteten um 4,2 % und die der Verletzten um 8,4 % erhöht. Als Folge der stetig wachsenden Verkehrsdichte und der Teilnahme immer größerer Personenkreise am Kraftverkehr haben auch die Verkehrszuwiderhandlungen zugenommen und die Gerichte mit zusätzlichen Aufgaben in einem Umfange belastet, der die Grenze des Erträglichen zu überschreiten droht.

Mit Rücksicht auf diese tatsächlichen Verhältnisse sind seit längerer Zeit vorbereitende Arbeiten zur Reform des Verkehrsstrafrechts und -verfahrens im Gange, die das Ziel verfolgen, ein im Hinblick auf die Massenhaftigkeit der Verkehrsverstöße wirksames materielles Recht zu schaffen, das in einem einfachen, schnellen und beweglichen Verfahren durchgesetzt werden kann.

Auf dem Gebiet des sachlichen Strafrechts waren diese Arbeiten in den Rahmen der allgemeinen Strafrechtsreform eingefügt. Sie haben zu wichtigen Teilergebnissen geführt, die in zwei Gesetzentwürfen der abgelaufenen 3. Wahlperiode, nämlich dem Entwurf eines Strafgesetzbuches (E 1960 — Nr. 2150 der Drucksachen) und dem Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs (Nr. 2368 der Drucksachen) ihren Niederschlag fanden. Beide Entwürfe konnten von den gesetzgebenden Körperschaften in der letzten Wahlperiode nicht mehr verabschiedet werden. Nach dem gegenwärtigen Stand der Arbeiten wird der Entwurf eines Strafgesetzbuches (E 1962) in naher Zukunft mit einer Anzahl von Änderungen gegenüber der früheren Vorlage erneut eingebracht werden. Die von ihm vorgeschlagenen verkehrsrechtlichen Vorschriften können jedoch erst nach Ablauf mehrerer Jahre Geltung erlangen, wenn sie nicht unabhängig von den übrigen Teilen des Entwurfs behandelt werden. Mit Rücksicht auf die dringende Notwendigkeit, zur Sicherung des Straßenverkehrs alle erfolgversprechenden Möglichkeiten des Strafrechts auszuschöpfen, kann mit der Einführung dieser Vorschriften nicht bis zum Inkrafttreten des neuen Strafgesetzbuches gewartet werden. Es ist vielmehr geboten, die den Straßenverkehr betreffenden Vorschriften, soweit sie mit dem System des geltenden Strafgesetzbuches vereinbar sind, vorzuziehen und ihre baldmögliche Verabschiedung in die Wege zu leiten. Diesem Zweck dient ein wesentlicher Teil des vorliegenden Entwurfs, der weitgehend mit dem entsprechenden Entwurf aus der 3. Wahlperiode übereinstimmt, zum Teil aber auch wesentliche Neuerungen enthält, die auf Beratungsergebnissen der Länderkommission für die große Strafrechtsreform und anderer mit dem Verkehrsstrafrecht befaßter Gremien beruhen. Im einzelnen behandelt der Entwurf folgende Vorschläge der allgemeinen Strafrechtsreform:

1. die Einführung des Fahrverbots, das als Denkzettel- und Besinnungsstrafe die kurzfristige Ausschaltung von Kraftfahrzeugführern aus dem Verkehr ermöglichen soll (Artikel 1 Nr. 2),

2. den weiteren Ausbau der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis, der eine nachdrücklichere und einheitlichere Anwendung der Maßregel in der Praxis erreichen soll (Artikel 1 Nr. 3) und

3. die Vereinfachung und Verschärfung der Strafvorschriften über Verkehrsgefährdung (Artikel 1 Nr. 6).

Im Gegensatz zu den genannten Entwürfen der letzten Wahlperiode wird einstweilen von dem Vorschlag zur Einführung eines Tatbestandes abgesehen, der das Führen von Fahrzeugen unter Alkoholeinfluß in den verschiedenen Verkehrsarten ohne Rücksicht auf die Herbeiführung einer Verkehrsgefahr als Vergehen mit Strafe bedroht (vgl. § 346 E 1960; § 316 StGB i. d. F. des Entwurfs eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs aus der 3. Wahlperiode). Diese Frage ist im gegenwärtigen Zeitpunkt zur Entscheidung noch nicht reif. Der Bundesminister der Justiz hat gegen Ende des Jahres 1960 ein umfassendes

medizinisches Gutachten des Bundesgesundheitsamtes zur Bedeutung des Alkohols im Straßenverkehr angefordert. Unter Mitwirkung einer Kommission unabhängiger Sachverständiger, der vor allem acht auf dem Gebiet der Blutalkoholforschung und -bestimmung tätige Hochschullehrer angehören, ist inzwischen ein erstes Teilgutachten erarbeitet und von dem Präsidenten des Bundesgesundheitsamtes am 2. April 1962 vorgelegt worden. Es kommt zu folgenden, für die künftige Gesetzgebung wichtigen Ergebnissen:

1. Die derzeitige auf Gesetz und Rechtsprechung beruhende Behandlung des Alkoholdelikts im Verkehrsstrafrecht wird den ungemein verwikkelten Zusammenhängen zwischen Alkoholwirkung und Verkehrssicherheit nicht mehr gerecht.

2. Trotz der grundsätzlichen Bedenken, die der Festsetzung scharfer Grenzen im biologischen Bereich entgegenstehen, wird für eine Neuregelung des Alkoholdelikts empfohlen, das Führen eines Kraftfahrzeuges bei dem Gefahrengrenzwert von 0,8 Promille und darüber unter Strafe zu stellen, ohne daß im Einzelfall eine Fahrunsicherheit nachgewiesen zu werden braucht.

Dieser Vorschlag weist auf die Notwendigkeit einer grundsätzlichen Neuordnung des Tatbestandes der Trunkenheit am Steuer hin. Die Bundesregierung will hieraus jedoch erst dann die notwendigen Folgerungen ziehen, wenn die noch ausstehenden weiteren Teilgutachten, die sich vor allem mit der Höhe des sogenannten absoluten Grenzwertes der Fahrtüchtigkeit, der Zuverlässigkeit der Blutalkoholbestimmungsmethoden und der Rückrechnung von Blutalkoholkonzentrationen auf die Tatzeit zu befassen haben, vollständig vorliegen; denn nur so ist eine umfassende Beurteilung der gesetzgeberischen Problematik des Alkoholdelikts möglich. Es bleibt deshalb ein weiterer Gesetzentwurf zur Klärung dieser Frage vorbehalten.

Den im E 1962 (§ 347) darüber hinaus vorgesehenen Tatbestand der Verkehrsflucht übernimmt der vorliegende Entwurf ebenfalls nicht, weil die Neufassung dieses Tatbestandes schwierige Fragen der Abgrenzung aufwirft und nicht so dringlich ist, daß sie bereits jetzt vorweggenommen werden müßte.

In den Beratungen zur Reform des allgemeinen Strafrechts hat sich die Auffassung durchgesetzt, daß alle Rechtsverstöße, die nach sozialethischer Bewertung keinen kriminellen Vorwurf begründen, in Ordnungswidrigkeiten umgestaltet und damit aus der herkömmlichen kriminalrechtlichen Behandlung ausgeschieden werden sollen. Daraus erklärt sich der Vorschlag, den der E 1962 aufgreift, künftig auf die Kategorie der Übertretungen überhaupt zu verzichten und damit zugleich den Anwendungsbereich des kriminellen Strafrechts wesentlich einzuschränken. Wenn dieser Vorschlag Billigung findet, ist es für den Gesetzgeber unausweichlich, die bisherigen Übertretungen entweder in Vergehen oder in Ordnungswidrigkeiten umzuwandeln. Damit ist auch über die künftige Gestaltung der Verkehrsübertretungen, die die weitaus überwiegende Masse der Verkehrsdelikte ausmachen, nach den Bedürfnissen neu zu entscheiden, die sich aus der gegenwärtigen Verkehrssituation und ihrer mutmaßlichen Weiterentwicklung ergeben. Das macht für den Bereich der leichteren Verkehrsverstöße einen tiefen Eingriff in das materielle Recht und das Verfahren erforderlich. Die bisherigen Arbeiten haben gezeigt, daß diese Umstellung schwierige rechtliche und kriminalpolitische Fragen aufwirft, die nur nach gründlicher Prüfung und in engem Zusammenhang mit der allgemeinen Problematik des Entwurfs eines Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch beantwortet werden können. Vor allem bietet das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 25. März 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 177) nicht in jeder Hinsicht ein geeignetes Verfahren, um die schlagkräftige und schnelle Ahndung der massenhaft vorkommenden leichteren Verkehrsverstöße zu gewährleisten. Eine Umgestaltung dieses Gesetzes in vielen Einzelheiten ist deshalb im Zusammenhang mit der Umstellung der Verkehrsübertretungen unerläßlich. Die dazu erforderlichen Vorbereitungen können nicht in kurzer Zeit zum Abschluß gebracht werden. Die Verwirklichung des Gesamtplans, diejenigen Übertretungen, die nicht Vergehen werden sollen, in Ordnungswidrigkeiten umzuwandeln, muß daher einer umfassenden späteren Gesetzgebung vorbehalten werden, für die möglichst noch in diesem Jahr ein Gesetzentwurf vorgelegt werden soll. Es hat sich jedoch ergeben, daß einige wichtige Gesetzesänderungen, die auch die Umstellung auf Ordnungswidrigkeiten mit sich bringen würde, schon für die vorläufig noch weitergeltenden Übertretungstatbestände möglich sind und daß dadurch das sachliche Verkehrsstrafrecht sofort wirksamer und das Verfahren einfacher und beweglicher gestaltet werden kann. Unter diesem Gesichtspunkt schlägt der Entwurf die Erweiterung des Rahmens der Geldstrafe bei Übertretungen (Artikel 1 Nr. 1), die Auflockerung der Vorschriften über den Umfang der Beweisaufnahme in Verhandlungen, die nur Übertretungen betreffen (Artikel 2 Nr. 4), und eine Beschränkung der Revision in Bagatellsachen (Artikel 2 Nr. 5, 6) vor. Auf die Einzelbegründung zu diesen Vorschriften wird verwiesen.

Über den angegebenen Rahmen hinaus enthält der Entwurf nur wenige weitere Vorschriften von selbständiger Bedeutung. Es handelt sich dabei vor allem um die Schärfung der Strafe für das Führen von Kraftfahrzeugen ohne Fahrerlaubnis oder Führerschein und die Zulassung der Einziehung des Kraftfahrzeuges in solchen Fällen (Artikel 4 Nr. 2). Das bisherige Recht hat sich insoweit als unzulänglich erwiesen. Zugleich wird auch — schon um der Einheit der Rechtsordnung willen — die Einziehung des Kraftfahrzeuges zugelassen, wenn der Täter das Fahrzeug ohne die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung führt (Artikel 5). In der vorstehenden Übersicht nicht genannte Vorschriften haben überwiegend nur nebensächliche oder nur technische Bedeutung. Zumeist ziehen sie aus den grundsätzlichen Vorschlägen des Entwurfs notwendige Folgerungen oder benutzen die Gelegenheit, in der Rechtsprechung entstandene Zweifel zu klären.

II.

Auswirkungen des Entwurfs auf den Bundeshaushalt und die Länderhaushalte

Die Vorschläge des Entwurfs werden im Falle des Inkrafttretens keine Vermehrung der Justizausgaben im Bund und in den Ländern zur Folge haben. Durch die Erweiterung des Rahmens der Geldstrafe bei Übertretungen (Artikel 1 Nr. 1, Artikel 7) kann sogar mit einer gewissen Vermehrung der Einnahmen der Länder gerechnet werden. Außerdem wird sich aus der vorgesehenen Rechtsmittelbeschränkung in Bagatellsachen (Artikel 2 Nr. 5, 6) eine fühlbare Entlastung der Oberlandesgerichte ergeben.

III.

Die einzelnen Vorschriften

Artikel 1

Änderung des Strafgesetzbuches

Zu Nummer 1 (§§ 1, 27 und 70) — Höchstbetrag der Geldstrafe bei Übertretungen

Nach dem geltenden Recht beträgt bei Übertretungen das Höchstmaß der Geldstrafe einhundertfünfzig Deutsche Mark. Es ist seit dem Inkrafttreten des Strafgesetzbuches vom 15. Mai 1871 niemals sachlich geändert, sondern immer nur, soweit sich das als notwendig erwies, mit dem jeweiligen Währungsrecht in Übereinstimmung gebracht worden (vgl. insbesondere die Verordnung über Vermögensstrafen und Bußen vom 6. Februar 1924 — Reichsgesetzbl. I S. 44). Die schon seit Jahrzehnten notwendige Anpassung an die veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse ist dagegen mit Rücksicht auf die schwebende allgemeine Reform des Strafrechts unterblieben. Das hängt vor allem damit zusammen, daß die Übertretungen nach den Reformplänen anders als im geltenden Recht von den übrigen Straftaten abgegrenzt oder daß sie sogar aus dem kriminellen Strafrecht überhaupt ausgeschieden werden sollten. Man wollte deshalb für eine mutmaßlich kurze Übergangszeit keine tiefgreifende Rechtsänderung mehr vornehmen, die durch die geplante grundsätzliche Neuordnung ohnehin bald überholt sein würde. Wie sehr aber das Höchstmaß der Geldstrafe für Übertretungen als unzulänglich empfunden wurde, mag die Tatsache verdeutlichen, daß schon im Vorentwurf zu einem Deutschen Strafgesetzbuch von 1909 (§ 1 Abs. 3) eine Erhöhung auf dreihundert Mark vorgesehen war und daß der im Reichstag beratene Entwurf eines Allgemeinen deutschen Strafgesetzbuches von 1930 (§ 380) darüber hinaus eine Erhöhung auf fünfhundert Mark für angemessen hielt. Auch das Höchstmaß der Geldbuße bei Ordnungswidrigkeiten hat der Bundesgesetzgeber auf eintausend Deutsche Mark in der Erkenntnis festgesetzt, daß dazu die Geldstrafe bei Übertretungen nicht im rechten Verhältnis stand (vgl. die Begründung zu § 6 des Entwurfs eines Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten — Drucksache Nr. 2100 der 1. Wahlperiode). Der E 1962 sieht die Kategorie der Übertretungen nicht mehr vor. Diese sollen im Einführungsgesetz zum Strafgesetzbuch entweder in Vergehen oder in Ordnungswidrigkeiten umgewandelt werden. Mit Rücksicht auf diesen Plan könnte es naheliegen, auch im gegenwärtigen Zeitpunkt auf eine Erweiterung des Strafrahmens der Übertretungen zu verzichten und deren endgültige Beseitigung abzuwarten. Dem steht aber ein dringendes kriminalpolitisches Bedürfnis im Verkehrsstrafrecht entgegen. Infolge der in der Einleitung zu dieser Begründung näher dargelegten besorgniserregenden Entwicklung der Verhältnisse auf den Straßen einerseits und der Hebung des Wohlstandes bei zahlreichen Bevölkerungsgruppen andererseits sind die Gerichte nicht mehr in der Lage, alle Verkehrszuwiderhandlungen ausreichend wirksam zu ahnden. Besonders bei Tätern in guten wirtschaftlichen Verhältnissen reicht das Höchstmaß der Geldstrafe von einhundertfünfzig Deutsche Mark oft bei weitem nicht aus, um die Strafe überhaupt fühlbar zu machen. Diesem Übelstand haben einzelne Gerichte durch Verhängung von Freiheitsstrafe, wo an sich eine höhere Geldstrafe die angemessene Rechtsfolge gewesen wäre, oder durch Überschreitung des Höchstmaßes der Geldstrafe auf Grund einer erweiternden Auslegung des § 27 c StGB zu steuern gesucht. Beiden Versuchen, die Schwierigkeiten durch eine rechtlich anfechtbare Gesetzesauslegung zu überwinden, ist die höchstrichterliche Rechtsprechung jedoch entgegengetreten. Es ist deshalb unerläßlich, durch Erweiterung des Rahmens der Geldstrafe bei den Übertretungen eine den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechende Strafzumessung zu ermöglichen. Das muß um der Verkehrssicherheit willen auch auf die Gefahr hin geschehen, daß die Neuregelung im Hinblick auf den bevorstehenden Wegfall der Übertretungen, insbesondere die geplante Umstellung der großen Masse der Verkehrsübertretungen auf Ordnungswidrigkeiten, in absehbarer Zeit gegenstandslos wird.

Der Entwurf setzt durch Änderung des § 1 Abs. 2, 3 und des § 27 Abs. 2 Nr. 2 StGB das Höchstmaß der Geldstrafe bei Übertretungen auf fünfhundert Deutsche Mark fest. Damit wird dem gegenwärtigen kriminalpolitischen Bedürfnis bei den Verkehrsübertretungen ausreichend Rechnung getragen. Da diese den weitaus größten Teil aller Übertretungen in der Praxis der Gerichte ausmachen, bedarf es angesichts der vorübergehenden Bedeutung der vorgeschlagenen Lösung keiner Nachprüfung im einzelnen, ob die Erweiterung des Strafrahmens auch für die Übertretungen genügt, die sich nicht auf den Straßenverkehr beziehen. Im Zusammenhang mit den Vorarbeiten an dem Entwurf eines Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch werden ohnehin sämtliche bisherigen Übertretungstatbestände neu gestaltet und alsdann auch mit angemessenen Straf- oder Bußgelddrohungen versehen.

Die Änderung des § 70, der sich mit der Vollstreckungsverjährung befaßt, ist eine notwendige Folge aus der neuen Abgrenzung des Übertretungsstrafrahmens.

In Artikel 1 Nr. 1 befaßt sich der Entwurf ausschließlich mit den Vorschriften des Allgemeinen Teils, die das Recht der Übertretungen betreffen. Soweit der besondere Teil und das Nebenstrafrecht einschlägige Tatbestände enthalten, werden deren Strafdrohungen nach Artikel 7 des Entwurfs umgestellt. Auf die Begründung dazu wird verwiesen.

Zu Nummer 2 (§ 37) — Fahrverbot

Die Vorschrift nimmt einen im Rahmen der Reform des allgemeinen Strafrechts erarbeiteten Vorschlag vorweg (vgl. § 58 E 1962). Sie sieht als neue Nebenstrafe das dem Täter neben der Hauptstrafe aufzuerlegende Verbot vor, Kraftfahrzeuge jeder oder einer bestimmten Art für die Dauer von einem Monat bis zu drei Monaten zu führen (Fahrverbot). Damit wird in das Strafensystem eine neue Rechtsfolge eingeführt, die einem dringenden Bedürfnis der Praxis entspricht. Sie ermöglicht die nach den Vorschriften über die Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 42 m StGB) nicht zulässige kurzfristige Ausschaltung eines Fahrzeugführers aus dem Kraftverkehr und ist als bloßer Denkzettel auf schuldhaft begangene Verkehrszuwiderhandlungen gedacht. Der kriminalpolitische Zweck des Fahrverbots erschöpft sich also darin, den Täter vor dem Rückfall zu warnen und ihm ein Gefühl dafür zu vermitteln, was es bedeutet, vorübergehend ohne Führerschein zu sein. Aus dem Zusammenhang mit § 42 m StGB ergibt sich, daß die Nebenstrafe im allgemeinen nur gegenüber solchen Tätern in Frage kommt, die sich durch die Tat nicht als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen haben. Gegenüber ungeeigneten Kraftfahrern muß die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis — im wesentlichen nach denselben Grundsätzen, die schon der geltende § 42 m StGB vorsieht — angeordnet werden. Daneben ist für ein Fahrverbot in der Regel kein Raum, weil es die Entziehung nicht sinnvoll ergänzen könnte. Ganz ausgeschlossen ist das Fahrverbot jedoch neben der Entziehung nicht. So könnte es etwa erwogen werden, wenn der Richter die Fahrerlaubnis entzieht, von der Sperre aber bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen ausnimmt (§ 42 n Abs. 2 StGB i. d. F. des Entwurfs); hier hätte das zusätzliche Fahrverbot den Sinn, den Täter für eine kurze Zeit auch von der Führung der Kraftfahrzeuge auszuschließen, auf die sich die Sperre nicht bezieht. Allerdings werden Fälle einer solchen zweckmäßigen Verbindung nur ganz ausnahmsweise vorkommen. Im allgemeinen trifft das Fahrverbot nur Täter, die zwar im Kraftverkehr einmal versagt haben, für ihn aber noch nicht ungeeignet sind. Bei den Einzelheiten der Ausgestaltung der Nebenstrafe hat sich der Entwurf deshalb ausschließlich nach dieser Tätergruppe gerichtet.

Ob überhaupt die Möglichkeit einer kurzfristigen Ausschaltung von Kraftfahrern aus dem Verkehr eröffnet werden soll, war in den vorbereitenden Beratungen zur Strafrechtsreform umstritten. Ausgangspunkt für die widerstreitenden Meinungen war die Überlegung, daß auf die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis nicht verzichtet werden kann. Soweit ein Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist, muß dies zwangsläufig zu einem länger dauernden Verlust der Fahrerlaubnis führen; denn ein im Zeitpunkt der Entscheidung bestehender Eignungsmangel kann im allgemeinen nicht durch eine nur flüchtig wirkende Maßnahme behoben werden. Die Befürworter des Fahrverbots glauben nun, daß ohne eine Ergänzung der Maßregel durch die Möglichkeit kurzfristiger Ausschaltung aus dem Verkehr nicht auszukommen sei. Für die Hebung der Verkehrssicherheit ist es in der Tat wichtig, nicht nur die ungeeigneten Kraftfahrer auszuschalten, sondern schon diejenigen, die lediglich in vorwerfbarer Weise versagt haben, nachdrücklich auf dem Gebiete warnen zu können, das mit ihrem Versagen in unmittelbarem Zusammenhang steht. Durch eine solche Möglichkeit wird voraussichtlich nicht nur das allgemeine Bewußtsein für die tatsächliche Bedeutung der im Kraftverkehr zu erfüllenden Pflichten gestärkt, sondern auch mancher Kraftfahrer rechtzeitig und wirksam darüber belehrt, daß er in Gefahr steht, durch weitere Verkehrsverstöße seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen einzubüßen. Unter diesem Gesichtspunkt kann deshalb eine fühlbare verkehrserzieherische Wirkung des Fahrverbots erwartet werden. Auch in zahlreichen ausländischen Rechtsordnungen ist die Möglichkeit kurzfristiger Entziehung der Fahrerlaubnis oder Wegnahme des Führerscheins in verschiedener rechtlicher Ausgestaltung vorgesehen. Die Gegner des Fahrverbots fürchten jedoch die naheliegende Gefahr, daß die Gerichte in einem nicht vertretbaren Umfang in die neue Nebenstrafe ausweichen könnten, wenn zwar der Eignungsmangel unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit kaum geleugnet werden kann, die Maßregel aber mit ihrer Sperre von mindestens sechs Monaten den Täter aus wirtschaftlichen Gründen, etwa weil von der Fahrerlaubnis seine berufliche Existenz abhängt, besonders hart treffen würde. Es ist anerkannten Rechts, daß Erwägungen wirtschaftlicher Rücksichtnahme für die Frage der Eignung des Täters unbeachtlich sind. Gleichwohl wirken sie sich nach den Erfahrungen der Praxis nicht selten im Einzelfall aus, weil dem Richter der Entschluß zur Anordnung der Maßregel um so schwerer fallen wird, je tiefer sie in die Lebensstellung des Betroffenen eingreift. Solcher Rücksichtnahme, die für die Verkehrssicherheit eine schwerwiegende Gefahr ist, wird durch die Nebenstrafe des Fahrverbots zusätzlicher Raum gegeben; denn sie bietet die bisweilen willkommene Möglichkeit des Ausweichens in eine mildere Maßnahme, die sich dann allerdings später oft als Fehlschlag erweisen wird. Dieser Gefahr sucht der Entwurf auf zwei Wegen entgegenzuwirken. Der wirksamere besteht darin, daß bei der Entziehung der Fahrerlaubnis eine Anzahl schwerer Verkehrszuwiderhandlungen aufgeführt wird, die kraft Gesetzes den Eignungsmangel des Täters begründen, wenn nicht besondere Umstände des Einzelfalles diese Annahme ausschließen (vgl. § 42 m Abs. 2 StGB i. d. F. des Entwurfs und die Begründung dazu). Der Richter muß also bei den in dem Katalog des § 42 m Abs. 2 StGB aufgeführten Taten zunächst in einer rechtlich nachprüfbaren Weise darlegen, welche besonderen Umstände es rechtfertigen, den Täter im Gegensatz zu dem all-

gemeinen Bewertungsmaßstab des Gesetzes noch für geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen zu halten, ehe er sich überhaupt mit der Nebenstrafe des Fahrverbots befassen kann. Das ist für einen erheblichen Teil der in der Praxis vorkommenden Fälle eine wirksame Sicherung gegen das Eindringen von Erwägungen wirtschaftlicher Rücksichtnahme, die hier aus dem Spiel bleiben müssen. Außerdem hat der Entwurf beim Fahrverbot das Höchstmaß der Verbotsfrist auf drei Monate festgesetzt und es dadurch deutlich von der Maßregel, bei der das Mindestmaß der Sperre sechs Monate beträgt (§ 42 n Abs. 1 StGB i. d. F. des Entwurfs) abgehoben. Auch das zwingt den Richter dazu, den unterschiedlichen Voraussetzungen der beiden Rechtseinrichtungen wesentliche Bedeutung beizumessen und sie in der Praxis scharf gegeneinander abzugrenzen.

Der Entwurf hat das Fahrverbot als N e b e n s t r a f e ausgestaltet, weil bei dieser Rechtsform am ehesten sachgemäße Grundsätze für seine Verhängung und die Bemessung der Verbotsfrist herausgearbeitet werden können. Die Einführung einer entsprechenden Maßregel wäre schon aus dogmatischen Gründen nicht unbedenklich. Da das Fahrverbot vor allem nachlässige und leichtsinnige Kraftfahrer zur Vorsicht mahnen soll, kann es nicht an enge Voraussetzungen, wie etwa den Mangel der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen oder die Gefährlichkeit des Täters für die Sicherheit des Straßenverkehrs, anknüpfen. Es muß vielmehr schon zulässig sein, wenn es nach dem Sachverhalt sinnvoll ist, dem Täter eine solche fühlbare Warnung zu erteilen. Wollte man das Fahrverbot nicht als Nebenstrafe, sondern als Maßregel ausgestalten, so würde seine Anwendung im Einzelfall häufig daran scheitern, daß es nicht als „notwendiges" Mittel zur Erreichung eines rechtlich anerkannten Zweckes angesehen und daher als Maßregel der Sicherung und Besserung auch nicht gerechtfertigt werden könnte. Diese Schwierigkeiten werden vermieden, wenn das Fahrverbot Nebenstrafe wird. Hinzu kommt, daß bei dem Wegfall des Anknüpfungspunktes der Eignung die allgemeinen Grundsätze der Strafbemessung eher sachentsprechende und gerechte Ergebnisse erwarten lassen als irgendein anderer Maßstab, der sich im Gesetz nur schwer verdeutlichen ließe. Der Entwurf überläßt die Anwendung der Nebenstrafe dem pflichtmäßigen Ermessen des Gerichts; denn es kann nicht nach allgemeinen Gesichtspunkten entschieden werden, ob im Einzelfall die Strafzwecke, zu denen hier namentlich auch die Verhütung von Straftaten im Kraftverkehr gehört, besser durch eine Hauptstrafe allein oder durch deren Verbindung mit der Nebenstrafe des Fahrverbots erreicht werden können.

Die Rechtsnatur des Fahrverbots als einer Nebenstrafe wird dadurch zweifelsfrei herausgearbeitet, daß es in den Abschnitt „Strafen" eingestellt und ausdrücklich nur neben Freiheitsstrafe oder Geldstrafe zugelassen wird. Gegenüber Jugendlichen kann es jedoch auch neben Erziehungsmaßregeln und Zuchtmitteln verhängt werden. Das ergibt sich aus § 8 Abs. 3 des Jugendgerichtsgesetzes. Im Gegensatz zur Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis hat die Anordnung des Fahrverbots nicht den Verlust der durch die Verwaltungsbehörde erteilten Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen zur Folge. Das gerichtliche Verbot bewirkt lediglich, daß der Täter innerhalb des festgesetzten Zeitraums von seiner Fahrerlaubnis keinen Gebrauch machen darf. Diese unterschiedliche rechtliche Gestaltung ergibt sich aus den verschiedenen Voraussetzungen und der zeitlichen Dauer der beiden Rechtsinstitute. Während es bei einem Kraftfahrer, der wegen seines Eignungsmangels für längere Zeit kein Kraftfahrzeug führen dürfte, sinnvoll und aus verkehrspolitischen Gründen geradezu geboten ist, daß die Verwaltungsbehörde nach Ablauf der Sperre die Voraussetzungen für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis unter allen nach dem Straßenverkehrsrecht maßgebenden Gesichtspunkten prüft, wäre ein entsprechendes Verfahren gegenüber einem geeigneten Kraftfahrer, der lediglich durch eine kurzfristige Maßnahme gewarnt wurde, sachlich unberechtigt und auch aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung nicht zu verantworten.

Nach A b s a t z 1 setzt die Verhängung des Fahrverbots voraus, daß der Täter bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers eine Straftat begangen hat. Damit wird eine Beziehung der Tat zum Kraftverkehr vorausgesetzt, die ohne sachlichen Unterschied auch für die Entziehung der Fahrerlaubnis nach geltendem Recht und nach dem Entwurf (vgl. Artikel 1 Nr. 3) erforderlich ist. Sie soll die Anwendung dieser besonderen Nebenstrafe auf Taten beschränken, bei denen es wegen des inneren Zusammenhangs angebracht ist, dem Täter das Führen von Kraftfahrzeugen zu verbieten. Wegen der Auslegung der einzelnen Merkmale dieser Voraussetzung kann auf die Rechtsprechung und das Schrifttum zu § 42 m StGB verwiesen werden.

Der Entwurf hat bewußt davon abgesehen, das Fahrverbot an weitere sachliche Voraussetzungen zu knüpfen. Das würde seine Anwendung in der Praxis in nicht vertretbarer Weise erschweren und diese dem Kampf gegen die Unfälle im Straßenverkehr dienende Waffe stumpf machen. Das Fahrverbot muß eine möglichst bewegliche und dem Einzelfall anpassungsfähige Rechtsfolge sein. Vor allem muß vermieden werden, daß die Gerichte über die Feststellung der Verkehrsstraftat und die Abgrenzung gegenüber der Entziehung der Fahrerlaubnis hinaus wesentliche sachliche Voraussetzungen prüfen müssen. Diese könnten ihrer Natur nach nur unbestimmt sein und würden deshalb zahlreiche Ansatzpunkte für Rechtsmittelrügen bieten. Das stände aber im Widerspruch zu dem Zweck der neuen Nebenstrafe, die der Tat möglichst auf dem Fuße folgen und von den Gerichten mit Nachdruck angewendet werden soll, um das Rechts- und Verantwortungsbewußtsein der Verkehrsteilnehmer zu stärken. Der Gesetzgeber wird seiner Verpflichtung, auch auf diesem Gebiet des Strafrechts alles Notwendige zur Hebung der Verkehrssicherheit zu tun, nur gerecht, wenn er eine einfache und wirksame Rechtsfolge zur Verfügung stellt, deren Anordnung im Einzelfall nicht mit rechtlichen Schwierigkeiten belastet ist. Nur unter dieser Vorausetzung kann erwartet werden, daß die Gerichte von ihr in dem

nach den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen gebotenen Umfang Gebrauch machen. Schließlich können auch keine rechtsstaatlichen Einwendungen dagegen erhoben werden, daß der Entwurf nur auf das Erfordernis einer nach bestimmten Gesichtspunkten abgegrenzten Verkehrsstraftat abstellt. Da es sich hier um eine besondere Strafe handelt, die im Hinblick auf ihre Kurzfristigkeit keinen tieferen Eingriff in die Rechtsstellung des Täters bewirkt als die zugleich angedrohte Freiheitsstrafe, braucht sie auch nicht an engere Voraussetzungen geknüpft zu werden als diese. Es ist Aufgabe der Gerichte, durch sachgemäße Anwendung der Grundsätze über die Strafbemessung diejenigen Einzelfälle auszuwählen, in denen die Verhängung des Fahrverbots der Erreichung der Strafzwecke dient und kriminalpolitisch zweckmäßig ist.

Liegen die Voraussetzungen des Absatzes 1 vor, so kann das Fahrverbot für Kraftfahrzeuge jeder oder einer bestimmten Art ausgesprochen werden. Im allgemeinen wird das Gericht die Nebenstrafe nicht auf bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen beschränken, weil ein Versagen im Kraftverkehr regelmäßig Rückschlüsse auf das Führen von Kraftfahrzeugen schlechthin nahelegt und eine Beschränkung auf bestimmte Fahrzeugarten meist den Zweck der Nebenstrafe vereiteln oder mindestens beeinträchtigen würde. Im Einzelfall können die Verhältnisse jedoch auch anders liegen. Darüber ist in der Begründung zu § 42 n Abs. 2 StGB i. d. F. des Entwurfs, der bei der Entziehung der Fahrerlaubnis abweichend vom geltenden Recht zuläßt, von der Sperre bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen auszunehmen, Näheres dargelegt. Auf diese Ausführungen wird verwiesen. Unter bestimmten Arten von Kraftfahrzeugen sind jeweils solche zu verstehen, auf die nach § 5 Abs. 1 Satz 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) die Fahrerlaubnis beschränkt werden kann. Jedoch sind auch die Kraftfahrzeuge einbezogen, für die es nach den geltenden verkehrsrechtlichen Vorschriften einer Fahrerlaubnis nicht bedarf (vgl. dazu § 4 StVZO). Nachdem Artikel 2 Nr. 5 der Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 485) das Erfordernis der Fahrerlaubnis auf Kleinkrafträder aller Art und auf Fahrräder mit Hilfsmotor erstreckt hat, ist die praktische Bedeutung der führerscheinfreien Kraftfahrzeuge für den Verkehr erheblich gemindert worden. Schon aus diesem Grunde besteht kein Bedürfnis, sie aus dem Anwendungsbereich des Fahrverbots auszunehmen. — Soweit der Entwurf davon spricht, daß die Führung von Kraftfahrzeugen jeder oder einer bestimmten Art verboten werden kann, so soll damit nicht die Möglichkeit ausgeschlossen werden, das Verbot auch auf mehrere Fahrzeugarten zu erstrecken. Die angegebene einschränkende Auslegung ist weder aus sprachlichen Gründen geboten, noch wäre sie mit dem Sinn der Vorschrift vereinbar.

Das Fahrverbot bezieht sich nur auf den Straßenverkehr. Dieser Begriff ist hier in demselben Sinne zu verstehen wie in dem geltenden § 315 a Abs. 1 StGB. Er betrifft, wie die Rechtsprechung inzwischen geklärt hat, nur den Verkehr auf Wegen und Plätzen, die dem öffentlichen Verkehr dienen.

Der zeitliche Rahmen des Fahrverbots reicht von einem Monat bis zu drei Monaten. Er ist mit Rücksicht auf die Zweckbestimmung der Nebenstrafe und auf die gebotene eindeutige Abgrenzung gegenüber der Entziehung der Fahrerlaubnis eng gehalten worden. Dem wird vor allem das Höchstmaß der Verbotsfrist von drei Monaten gerecht. Auch das Mindestmaß von einem Monat entspricht praktischen Bedürfnissen; eine kürzere Verbotsfrist wäre in der Regel für den Betroffenen so wenig fühlbar, daß die Nebenstrafe ihre Aufgabe, den Täter nachhaltig vor dem Rückfall zu warnen, nicht hinreichend erfüllen könnte.

Das Fahrverbot wird mit der Rechtskraft des Urteils wirksam (A b s a t z 3 Satz 1). Ein von einer deutschen Behörde erteilter Führerschein wird nach Eintritt der Rechtskraft bis zum Ablauf der Verbotsfrist amtlich verwahrt (Absatz 3 Satz 2). Das gilt auch, wenn das Fahrverbot auf bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen beschränkt ist. In diesen Fällen erteilt die Verwaltungsbehörde, wenn kein Hinderungsgrund entgegensteht, für die Dauer des Verbots einen Ersatzführerschein, aus dem die Beschränkung ersichtlich ist. Das wird im Entwurf nicht ausdrücklich gesagt, ergibt sich aber aus den allgemeinen Grundsätzen, die für die Erteilung von Ersatzführerscheinen maßgebend sind. Der Bundesminister für Verkehr wird darüber bei Inkrafttreten der Vorschriften über das Fahrverbot ausdrückliche Bestimmungen erlassen, um eine einheitliche Praxis der Verwaltungsbehörden zu gewährleisten. Durch die vorgesehene Regelung wird erreicht, daß dem Verurteilten nach Ablauf der Verbotsfrist der ursprünglich ausgestellte Führerschein ausgehändigt werden kann, ohne daß daraus ein Hinweis auf die Nebenstrafe ersichtlich ist. Um sicherzustellen, daß sich der Täter nach Rechtskraft des Fahrverbots nicht der Ablieferung seines Führerscheins entzieht, bestimmt Absatz 4 Satz 1, daß die Verbotsfrist erst von dem Tage an gerechnet wird, an dem die amtliche Verwahrung des Führerscheins beginnt. Dadurch verlängert sich das Fahrverbot um die Zeit, in der sich der Führerschein nach Rechtskraft nicht in Verwahrung befunden hat. Damit wird dem Verurteilten der Anreiz genommen, die Herausgabe seines Führerscheins durch rechtswidriges Verhalten zu hintertreiben. Angesichts dieser Rechtslage ist allerdings das Gericht zu einer Belehrung des Verurteilten verpflichtet, damit die Verbotsfrist nicht unbegründet zu dessen Lasten verlängert wird. Überdies wird durch § 463 b Abs. 1 StPO i. d. F. des Artikels 2 Nr. 11 die Rechtsgrundlage für die Beschlagnahme des Führerscheins geschaffen. — Wird der Führerschein auf Grund einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111 a StPO oder einer Maßnahme nach § 94 StPO bereits amtlich verwahrt, so ändert sich mit der Rechtskraft des Urteils lediglich der Rechtstitel für die weitere Verwahrung mit der Folge, daß die Verbotsfrist sofort beginnt. Hat der Verurteilte keine Fahrerlaubnis, und kommt damit dem Fahrverbot praktische Bedeutung nur für Kraftfahrzeuge zu, deren Führung ohne Fahrerlaubnis zulässig ist

(vgl. dazu § 4 StVZO), so kann ein Führerschein nicht in Verwahrung genommen werden. Mangels eines anderen Anknüpfungspunktes muß hier die Verbotsfrist vom Tage der Rechtskraft an gerechnet werden; das ist in der Fassung des Absatzes 4 Satz 1 klargestellt. Nach Absatz 4 Satz 2 wird in die Verbotsfrist die Zeit nicht eingerechnet, in welcher der Täter auf behördliche Anordnung in einer Anstalt verwahrt worden ist. Dadurch soll verhindert werden, daß das kurzfristige Verbot mit einer Anstaltsverwahrung, insbesondere der Verbüßung der in derselben Sache verwirkten Freiheitsstrafe, zusammentrifft und damit seine vorbeugende Wirkung einbüßt. — Zu der Frage, welche vorausgegangenen Zeiten auf das Fahrverbot angerechnet werden können, enthalten § 60 Abs. 2 StGB und § 450 Abs. 3 StPO i. d. F. des Entwurfs nähere Vorschriften. Auf die Begründung zu diesen Vorschriften wird verwiesen.

Absatz 2, Absatz 3 Satz 3 und Absatz 4 Satz 1 enthalten Sondervorschriften für den Fall, daß der Täter nach den für den internationalen Kraftfahrzeugverkehr geltenden Vorschriften im Inland Kraftfahrzeuge führen darf, ohne daß ihm von einer deutschen Behörde ein Führerschein erteilt worden ist. Es handelt sich dabei um außerdeutsche Kraftfahrzeugführer, denen diese Befugnis vorübergehend zusteht, wenn sie einen von einer zuständigen, aber nichtdeutschen Stelle ausgestellten internationalen Führerschein haben oder wenn sie eine ausländische Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen nachweisen (§ 4 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr vom 12. November 1934 — Reichsgesetzbl. I S 1137 — in der jetzt geltenden Fassung). Ihnen gegenüber ist das Fahrverbot nur zulässig, wenn die Tat gegen Verkehrsvorschriften verstößt. Diese Beschränkung dient der Erfüllung des Artikels 24 Abs. 5 des von der Konferenz der Vereinten Nationen für Straßen- und Kraftverkehr im Jahre 1949 beschlossenen internationalen Abkommens über den Straßenverkehr, dem die Bundesrepublik Deutschland voraussichtlich beitreten wird. Danach kann im Verhältnis zu anderen Vertragsstaaten dem Fahrzeugführer das Recht, von einem nationalen oder internationalen Führerschein Gebrauch zu machen, nur aberkannt werden, wenn der Führer eine Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften begangen hat, die nach der Gesetzgebung des betroffenen Vertragsstaates den Entzug des Führerscheins zur Folge haben kann. Eine entsprechende Vorschrift enthält das geltende Recht bereits für die Entziehung der Fahrerlaubnis in § 42 m Abs. 1 Satz 2 StGB. Sie bezieht sich dort allerdings nur auf „Inhaber ausländischer Fahrausweise". Die andersartige Beschreibung des erfaßten Personenkreises im Entwurf bewirkt keine ins Gewicht fallende sachliche Änderung der Rechtslage, sondern nur eine Anpassung an die Gegebenheiten des internationalen Kraftfahrzeugverkehrs. Da nach den §§ 5, 12 a und 72 StVZO i. d. F. der Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 485) die Fahrräder mit Hilfsmotor und die Kleinstkrafträder mit Wirkung vom 1. April 1961 oder spätestens vom 1. Januar 1962 führerscheinpflichtig sind, dürfte es unvermeidlich sein, außerdeutschen Fahrzeugführern, die in ihrem Heimatstaat keiner Fahrerlaubnis bedürfen, das Führen solcher Fahrzeuge im Inland ohne besonderen Fahrausweis zu gestatten. Sie sind damit nicht Inhaber eines ausländischen Fahrausweises, genießen aber gleichwohl die Vorrechte des internationalen Abkommens von 1949. Die gegenüber dem geltenden Recht veränderte Fassung dient deshalb dazu, auch diese Gruppe von Fahrzeugführern zu erfassen. Der nach Absatz 3 Satz 3 vorgeschriebene Vermerk des Fahrverbots im ausländischen Fahrausweis kann danach immer nur dann erfolgen, wenn der Täter einen solchen Fahrausweis überhaupt besitzt. Auch soweit Absatz 4 Satz 1 den Beginn der Verbotsfrist bis zur Eintragung des Vermerks hinausschiebt, ist er nur anwendbar, wenn ein ausländischer Fahrausweis vorhanden ist. Andernfalls beginnt die Verbotsfrist sofort mit der Rechtskraft des Urteils.

Zuwiderhandlungen gegen das Fahrverbot sind nach § 24 StVG i. d. F. des Entwurfs mit Strafe bedroht (vgl. Artikel 4 Nr. 2 und die Begründung dazu). Der Entwurf enthält außerdem eine Anzahl verfahrensrechtlicher Folgerungen aus der Einführung des Fahrverbots. Auf die Neufassung von § 111 a Abs. 5 Satz 2, § 232 Abs. 1 Satz 1, § 233 Abs. 1 Satz 1, § 407 Abs. 2, § 413 Abs. 2, § 450 Abs. 3 und § 463 b StPO durch Artikel 2 des Entwurfs wird verwiesen. Bei der Berechnung der Gerichtskosten bleibt das Fahrverbot außer Ansatz. Das hängt damit zusammen, daß nach dem Gerichtskostengesetz vom 26. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 861, 941) für Nebenstrafen nicht vermögensrechtlicher Art keine besonderen Gebühren erhoben werden.

Zu Nummer 3 (§§ 42 m bis 42 p) — Entziehung der Fahrerlaubnis

Auch die Vorschriften der Nummer 3 nehmen ein wichtiges Vorhaben der allgemeinen Strafrechtsreform vorweg (vgl. §§ 99 bis 100 a E 1962). Sie befassen sich mit der Entziehung der Fahrerlaubnis. Diese ist als Maßregel der Sicherung und Besserung erst vor einigen Jahren durch das Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 832) in das allgemeine System der Maßregeln des Strafrechts eingefügt worden. Der Entwurf schlägt keine grundsätzliche Reform dieser Rechtseinrichtung vor. Er beschränkt sich vielmehr auf einzelne Änderungen, die dem Zweck dienen, die Wirksamkeit der Maßnahme zu erhöhen und Unklarheiten zu beseitigen, die sich bei der Auslegung des geltenden Rechts ergeben haben. Hervorzuheben ist jedoch, daß der begrenzte Wirkungsbereich der Maßregel durch die neue kriminal- und verkehrspolitisch bedeutsame Nebenstrafe des Fahrverbots eine wichtige Ergänzung erfährt. Darüber ist in der Begründung zu Artikel 1 Nr. 2 Näheres ausgeführt.

Daß der Entwurf an der Entziehung der Fahrerlaubnis als einer strafgerichtlichen Maßnahme festhält, beruht vor allem auf den durchaus günstigen Erfahrungen, die seit der Einführung der Maßregel gesammelt worden sind. Die Gerichte, die durch Anordnung der endgültigen oder der vorläufigen Ent-

ziehung der Fahrerlaubnis schon im Jahre 1953 nicht weniger Fahrzeugführer aus dem Kraftverkehr ausgeschaltet haben als die Verwaltungsbehörden in jedem vergleichbaren Zeitraum vorher, haben angesichts der wachsenden Verkehrsdichte und Unfallhäufigkeit zunehmend entschlossener von der Maßregel Gebrauch gemacht und dadurch die Gesamtzahl der Entziehungen in den letzten Jahren ständig gesteigert. Bei Berücksichtigung der Anfangsschwierigkeiten, die erfahrungsgemäß mit jeder grundlegenden Rechtsänderung verbunden sind, kann das unbedenklich als ein Erfolg gewertet werden, der allein schon einen erneuten tiefen Eingriff in das geltende Recht verbietet. Hinzu kommt aber, daß sich die für die Einführung der Maßregel im Jahre 1952 ausschlaggebend gewesenen Gesichtspunkte nach den bisherigen Erfahrungen der Praxis als zutreffend erwiesen haben. Es ist eine Forderung der Gerechtigkeit, daß der Richter in einer Verkehrssache nicht nur über die Strafe, sondern auch über die Entziehung der Fahrerlaubnis entscheiden kann. Da der Strafe auch Sicherungsaufgaben zukommen, werden Strafart und Strafmaß häufig davon abhängen, ob daneben die den Täter regelmäßig schwer treffende Entziehung angeordnet wird. Bliebe im Strafverfahren ungewiß, ob die Maßregel durch die zuständige Verwaltungsbehörde angeordnet wird, so könnte der Richter nicht beurteilen, ob und in welchem Umfang die Sicherungsfunktion der Strafe durch die Entziehung der Fahrerlaubnis übernommen werden kann. Auch ist aus Gründen der Prozeßwirtschaftlichkeit der Aufwand eines besonderen Verwaltungsverfahrens nicht zu verantworten, wenn der Richter ohnehin zum Zwecke der strafrechtlichen Beurteilung eine Klärung des Sachverhalts vornehmen muß.

Der Entwurf läßt auch die rechtliche Ausgestaltung der Entziehung als einer Maßregel der Sicherung und Besserung unberührt. In Wissenschaft und Praxis ist vereinzelt die Forderung erhoben worden, die Maßnahme in eine Strafe umzugestalten, weil sie von den Verurteilten regelmäßig als schweres Strafübel empfunden werde und weil dem Richter ermöglicht werden müsse, bei ihrer Anordnung auch Gesichtspunkte der Vergeltung zu berücksichtigen. Der Entwurf macht sich diese Forderung nicht zu eigen. Soweit es sich darum handelt, ob ein Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist — sei es wegen körperlicher Unzulänglichkeit oder ungenügender Übung, sei es wegen charakterlicher Mängel —, darf für Art und Umfang der Maßregel nicht die Schwere des Unrechts und der Schuld, sondern die Größe der vom Täter für den Verkehr ausgehenden Gefahren maßgebend sein. Daran ändert die Tatsache nichts, daß Unrecht und Schuld häufig als Indiz für den Eignungsmangel herangezogen werden müssen und daß die Maßregel vom Täter als Strafübel empfunden wird. Beide Gesichtspunkte treffen auch für andere Maßregeln, z. B. die Sicherungsverwahrung, zu. Es geht aber bei ungeeigneten Fahrzeugführern gerade nicht darum, eine zusätzliche Strafe zu verhängen, d. h. deren komplexe Wirkungen durch Vergeltung des schuldhaft begangenen Unrechts und durch Verfolgung weiterer general- oder spezialpräventiver Zwecke zu erzeugen. Hier kommt es vielmehr darauf an, ohne Rücksicht auf Unrecht und Schuld jeden ungeeigneten Fahrzeugführer so lange aus dem Kraftverkehr auszuschalten, als er voraussichtlich dessen Anforderungen nicht gewachsen sein wird. Das ist eine unabdingbare Forderung der Verkehrssicherheit. Daß der Maßregel unter den Gesichtspunkten der Gerechtigkeit und der Verhältnismäßigkeit gewisse Grenzen gesetzt sind, gilt allgemein für das ganze Maßregelrecht und ist keine besondere Eigenart der Strafe. Es gilt sogar für die Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde (§ 4 des Straßenverkehrsgesetzes), die diese Maßnahme für ihren Zuständigkeitsbereich nach denselben Grundsätzen anwendet wie die Strafgerichte. Die Ausgestaltung der Entziehung als Strafe würde dazu zwingen, die Schuld zur Grundlage der Strafbemessung zu machen. Das ist aber unsachgemäß, weil dann nicht die Sicherheit des Straßenverkehrs, sondern ein Bündel individueller, bei jedem Täter unterschiedlicher Umstände Maßstab für die Anordnung der Entziehung und die Dauer der ihr folgenden Sperre sein würde. Das kann bei der Nebenstrafe des Fahrverbots, bei der es an einem anderen brauchbaren Anknüpfungspunkt fehlt, hingenommen werden und ist dort auch wegen der Kurzfristigkeit des Eingriffs sinnvoll (vgl. die Begründung zu Artikel 1 Nr. 2). Die Einwendung, der mit der Entziehung verfolgte Zweck, Eindruck auf den Kraftfahrer zu machen, damit er sich in Zukunft den Verkehrsregeln füge, sei ein typischer Strafzweck und deshalb ausschließlich der Strafe zugehörig, ist unzutreffend. Die Warnung des Täters für die Zukunft ist ein spezialpräventiver Zweck, der zwar bei der Strafe regelmäßig vorkommt, der ebenso aber auch, weil er die Besserung des Täters erstrebt, bei den Maßregeln denkbar ist.

Zu § 42 m — Entziehung der Fahrerlaubnis

Absatz 1 ist eng an das geltende Recht angelehnt. Soweit er Änderungen vorsieht, haben sie ausschließlich gesetzestechnische Bedeutung. Das gilt vor allem für das Erfordernis der Verurteilung „zu einer Strafe", auf das der Entwurf verzichtet, weil es entbehrlich ist. Im Bereich des allgemeinen Strafrechts ist eine Verurteilung regelmäßig zugleich eine Verurteilung zu Strafe, so daß ein Bedürfnis, die Verhängung einer Strafe zur besonderen gesetzlichen Voraussetzung zu machen, nicht besteht. Im Jugendstrafrecht sind dagegen durch das besondere Erfordernis der Bestrafung bei den Erziehungsmaßregeln und Zuchtmitteln und bei dem Schuldspruch nach § 27 des Jugendgerichtsgesetzes Schwierigkeiten entstanden, die von der Rechtsprechung nur zum Teil behoben worden sind. Die vorgeschlagene Neufassung macht diese Schwierigkeiten gegenstandlos und hat zugleich die erwünschte Nebenwirkung, daß die seltenen Fälle des Absehens von Strafe in den Anwendungsbereich der Maßregel einbezogen werden. Außerdem stellt die Fassung des Absatzes 1 abweichend vom geltenden Recht ausdrücklich klar, daß die Entziehung der Fahrerlaubnis nicht nur bei einer Verurteilung und bei erwiesener Zurechnungsunfähigkeit des Täters, sondern auch dann in Frage kommt, wenn ein Freispruch wegen nicht auszuschließender Zurechnungs-

unfähigkeit geboten ist. Diese Klärung ist wegen des vorübergehenden Schwankens in der Rechtsprechung einzelner Gerichte zweckmäßig. Es sei jedoch bemerkt, daß sich daraus kein Hinweis für die Auslegung des § 330 a StGB (Volltrunkenheit) ergibt, wo der Fall nicht auszuschließender Zurechnungsunfähigkeit ebenfalls eine bedeutsame Rolle spielt; der Entwurf hat diese letztere Vorschrift in den Rahmen der sofort durchzuführenden Reform nicht einbezogen. — Schließlich umschreibt Absatz 1 das Erfordernis des Eignungsmangels in einer Weise, die vom geltenden Recht geringfügig abweicht. Die bisherige Fassung „wenn er sich durch die Tat als ungeeignet erwiesen hat" läßt die Auslegung zu, daß es für die Feststellung des Eignungsmangels im Gegensatz zur Rechtslage bei allen anderen Maßregeln nicht auf den Zeitpunkt der Entscheidung, sondern auf den der Tat ankomme. Die letztere Auslegung würde dem System der Maßregeln der Sicherung und Besserung widersprechen. Sie soll durch die Neufassung verhindert werden. Im übrigen sei darauf hingewiesen, daß Absatz 1 als Erkenntnisgrundlage für die Frage, ob die Entziehung im Einzelfall geboten ist, nicht die Persönlichkeit des Täters, sondern nur die begangene Tat erwähnt. Das steht in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht. Dadurch soll zum Ausdruck kommen, daß sich die Beurteilung des Eignungsmangels auf die begangene Tat und darüber hinaus grundsätzlich nur auf diejenigen Züge der Persönlichkeit des Täters stützt, die mit der Tat irgendwie zusammenhängen. Es wird also auch künftig im allgemeinen eine sorgfältige Abwägung aller Umstände, welche die Persönlichkeit des Täters mit einbezieht, unerläßlich sein. Nur ist eine Gesamtwürdigung der Täterpersönlichkeit, die sich auf alle ihre Eigenschaften erstreckt, weder geboten noch überhaupt zulässig.

Im Zusammenhang mit Absatz 1 wird noch auf eine Besonderheit hingewiesen, die sich aus der Neufassung der StVZO durch die Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 485) ergibt. Durch §§ 15 d ff. StVZO ist die sogenannte „Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung" eingeführt worden, die unter bestimmten Voraussetzungen neben der allgemeinen Fahrerlaubnis (§ 5 Abs. 1 StVZO) erforderlich ist. Nach dem Wortlaut des § 42 m Abs. 1 StGB können die Gerichte die Fahrerlaubnis nur entziehen, wenn der Täter allgemein zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Die Entziehung hat dann stets den Verlust der Fahrerlaubnis schlechthin zur Folge. Sie ergreift die Fahrerlaubnis sämtlicher Klassen von Fahrzeugen, zu deren Führung der Täter befugt ist. Das schließt zugleich auch den Verlust der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ein. Aus dieser Rechtslage folgt, daß die gerichtliche Entziehung nicht auf die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung beschränkt werden kann mit der Begründung, daß dem Täter nur die Eignung zur Fahrgastbeförderung fehle. In solchen Fällen kann nur die Verwaltungsbehörde tätig werden. Um deren Eingreifen während eines schwebenden strafgerichtlichen Verfahrens nicht zu erschweren, ist eine Änderung des § 4 StVG vorgesehen. Auf Artikel 4 Nr. 1 und die Begründung dazu wird verwiesen.

Absatz 2 bringt eine bedeutsame Fortentwicklung des geltenden Rechts. Während dieses die Beurteilung der Frage, ob der Täter sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat, dem Ermessen des Richters überläßt, schränkt der Entwurf dieses Ermessen in einem wichtigen Bereich durch eine gesetzliche Richtlinie ein, die der Verstärkung des Kampfes gegen die Verkehrsgefahren dient. In dem Katalog des Absatzes 2 wird eine Anzahl von Tatbeständen des Verkehrsstrafrechts, die zum Teil durch weitere erschwerende Merkmale ergänzt sind, aufgezählt. Die Begehung dieser Taten soll den Täter grundsätzlich ungeeignet erscheinen lassen, Kraftfahrzeuge zu führen. Der Entwurf geht dabei von der Überlegung aus, daß die aufgeführten Zuwiderhandlungen in der Regel einen solchen Grad des Versagens oder der Verantwortungslosigkeit des Täters offenbaren, daß damit zugleich auch dessen Eignungsmangel feststeht. Nur wenn besondere Umstände vorliegen, die den seiner allgemeinen Natur nach schweren und gefährlichen Verstoß in einem anderen Licht erscheinen lassen als den Regelfall, oder die nach der Tat die Eignung günstig beeinflußt haben, ist für die selbständige richterliche Beurteilung des Eignungsmangels Raum. Als solche besonderen Umstände kommen namentlich notstandsähnliche Lagen in Frage, die das Verhalten des Täters zwar nicht voll entschuldigen, aber immerhin begreiflich erscheinen lassen. Daneben ist auch an den Fall zu denken, daß der Führerschein des Täters vor dem Urteil in Verwahrung genommen worden ist und das Verfahren so lange gedauert hat, daß der Zweck der Maßregel bereits durch die vorläufige Maßnahme erreicht werden konnte. Insgesamt muß die Annahme besonderer Umstände auf seltene Ausnahmen beschränkt bleiben; das ergibt sich aus dem Sinnzusammenhang und aus dem Erfordernis, daß die Umstände die Überzeugung des Gerichts von der fortbestehenden Eignung des Täters begründen müssen. — Die vorgeschlagene Neuerung ist mit dem Wesen der Entziehung der Fahrerlaubnis als einer Maßregel der Sicherung und Besserung vereinbar. Der Entwurf macht sich nur die unbestreitbare Erfahrungstatsache zunutze, daß bestimmte gefährliche Verhaltensweisen schon für sich allein die Feststellung rechtfertigen, der Täter sei für die Teilnahme am Kraftverkehr ungeeignet. Indem er solches Verhalten abstrakt umschreibt und die Möglichkeit von Ausnahmen im Einzelfall einräumt, gibt er dem Richter im Grunde nur einen Auslegungshinweis für den Begriff der Eignung und damit zugleich eine festere Führung durch das Gesetz. Die praktische Bedeutung des Absatzes 2 liegt vor allem darin, daß bei Vorliegen seiner Voraussetzungen die sonst erforderliche Gesamtabwägung der Umstände, die für oder gegen die Eignung des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen sprechen, unterbleibt und daß an ihre Stelle die Prüfung der Frage tritt, ob ausnahmsweise besondere Gründe die Annahme der Eignung rechtfertigen. Wichtig ist die Vorschrift aber auch deshalb, weil sie einen Gesichtspunkt für den allgemeinen Bewertungsmaßstab

erkennen läßt, den der Entwurf für die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zugrunde legt. Das dürfte einer größeren Einheitlichkeit der Rechtsprechung förderlich sein.

Unter den mit Strafe bedrohten Handlungen, die im Sinne der vorstehenden Ausführungen den Eignungsmangel in der Regel begründen, führt § 42 m Abs. 2 an erster Stelle die Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315 c StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 6 an. Hier handelt es sich darum, daß der Täter infolge Alkoholeinflusses, infolge einer auf anderen Ursachen beruhenden Fahruntüchtigkeit oder durch bestimmte, grob verkehrswidrig und rücksichtslos begangene Fahrfehler eine konkrete Verkehrsgefahr herbeiführt. Der Tatbestand der Straßenverkehrsgefährdung erfaßt besonders gefährliche und verhältnismäßig häufig vorkommende Pflichtverletzungen von Fahrzeugführern im fließenden Verkehr, die der Entwurf aus diesem Grunde mit einer im Vergleich zu den übrigen Verkehrszuwiderhandlungen erheblich verschärften Strafe bedroht. Es ist deshalb berechtigt, ihnen die Wirkung beizulegen, daß sie im allgemeinen die Eignung des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschließen. — Als nächsten Tatbestand führt Absatz 2 die Verkehrsflucht nach § 142 StGB unter der Voraussetzung auf, daß der Täter weiß oder wissen kann, daß bei dem Unfall ein Mensch getötet oder nicht unerheblich verletzt worden oder an fremden Sachen bedeutender Schaden entstanden ist. Insoweit handelt es sich um einen Sachverhalt, der nach der Rechtsprechung zum geltenden Recht schon nahezu ausnahmslos mit der Entziehung der Fahrerlaubnis beantwortet wird. Seine Aufnahme in den Katalog dient deshalb nur dazu, einen in der Praxis erarbeiteten Wertmaßstab im Gesetz zu verankern. — Als letzter Tatbestand wird schließlich die Volltrunkenheit nach § 330 a StGB genannt, soweit sie sich auf eine andere in dem Katalog aufgeführte Tat bezieht. Danach muß die in trunkenem Zustand begangene Rauschtat die Merkmale einer der Nummern 1 oder 2 des Absatzes 2 erfüllen. Mit dieser Begrenzung ist die Aufnahme der Volltrunkenheit aus Gründen der Logik geboten; sie bedarf deshalb keiner näheren Begründung. — In § 42 m Abs. 2 StGB i. d. F. des Entwurfs eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs aus der 3. Wahlperiode war neben den vorstehend genannten rechtswidrigen Taten auch die Trunkenheit im Verkehr ohne Rücksicht auf die Herbeiführung einer Verkehrsgefahr aufgeführt. Der Gedanke, daß die Teilnahme am Kraftverkehr in berauschtem Zustand regelmäßig den Eignungsmangel des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen offenbar macht, hat sich in der gerichtlichen Praxis überwiegend durchgesetzt. Er beruht auf der Erfahrung, daß der Alkoholgenuß bei einer erheblichen Zahl von Verkehrsunfällen alleinige oder mindestens mitwirkende Ursache ist und daß vor allem die Schäden, die durch alkoholbeeinflußte Unfälle entstehen, im Durchschnitt ungleich viel schwerer sind als die Schäden bei anderen Unfällen. Von der Aufnahme dieser Tat in den Katalog des Absatzes 2 wird vorläufig nur deshalb abgesehen, weil über die Ausgestaltung des Tatbestandes der Trunkenheit am Steuer noch nicht entschieden ist. Darüber ist in der Einleitung zu dieser Begründung Näheres ausgeführt.

Liegen im Einzelfall die Voraussetzungen des Absatzes 2 nicht vor, so ist die Eignungsfrage ebenso wie im geltenden Recht auf Grund einer Würdigung der Tat und der mit ihr zusammenhängenden Züge der Täterpersönlichkeit zu prüfen. Dabei kann der aus dem Zusammenhang der Beispielsfälle erkennbare Bewertungsmaßstab nur Anhaltspunkte bieten und nicht etwa bestimmte Ergebnisse erzwingen. Es wäre ein verhängnisvoller Irrtum zu glauben, daß dem Katalog nach irgendeiner Richtung abschließende Wirkung zukäme und daß die Maßregel im allgemeinen nur unter den Voraussetzungen des Absatzes 2 angeordnet werden dürfte. Eine solche Annahme wird durch den Zusammenhang der Absätze 1 und 2 widerlegt. Sie hätte ein angesichts der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse nicht vertretbares Erstarren der Praxis und eine gefährliche Schwächung des Kampfes gegen ungeeignete Kraftfahrer zur Folge. Für die Durchsetzung des Grundsatzes, daß außerhalb des Absatzes 2 keine gegenüber dem geltenden Recht strengeren Anforderungen an den Eignungsmangel gestellt werden dürfen, werden notfalls die Rechtsmittelgerichte mit Nachdruck zu sorgen haben. Dabei wird Wert darauf zu legen sein, daß die Eignung vor allem bei den Tätern gründlich nachgeprüft wird, die gehäuft kleinere Verkehrszuwiderhandlungen begehen. In den vorbereitenden Beratungen zu dem Entwurf ist erwogen worden, in den Katalog des Absatzes 2 auch den Fall aufzunehmen, daß der Täter innerhalb der letzten zwei Jahre vor der Tat eine bestimmte Zahl von Verkehrszuwiderhandlungen — ganz gleich welcher Art und Schwere — begangen hat. Davon ist nur deshalb abgesehen worden, weil durch eine solche Vorschrift wahrscheinlich die Grenze einer im Gesetz möglichen Schematisierung überschritten würde und weil es ohnehin offen zutage liegt, daß die gehäufte Begehung von kleinen Verkehrsverstößen die Eignung zur Teilnahme am Kraftverkehr in Frage stellt.

Absatz 3 entspricht sachlich dem geltenden Recht (§ 42 m Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 StGB). Die Änderung des Gesetzeswortlauts hat nur technische Bedeutung.

Zu § 42 n — Sperre

Die Vorschrift regelt die als Folge der Entziehung nach § 42 m StGB anzuordnende Sperre für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis. Sie hält in Absatz 1 am geltenden Recht insoweit fest, als sie dem Gericht die Pflicht auferlegt, zugleich mit der Entziehung zu bestimmen, daß für die Dauer von sechs Monaten bis zu fünf Jahren oder für immer keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf. Der von verschiedener Seite erhobenen Forderung, das Mindestmaß der Sperre herabzusetzen, hat der Entwurf — abgesehen von der einem praktischen Bedürfnis entsprechenden Neuregelung in Absatz 4, Absatz 5 Satz 2 und Absatz 6 — nicht entsprochen. Dadurch würde das Wesen der Entziehung als einer Maßregel der Sicherung und Besserung ernstlich in Frage

gestellt und im unteren Bereich in Wahrheit eine strafähnliche Maßnahme geschaffen. Da der Entwurf für diesen Bereich die Nebenstrafe des Fahrverbots (Artikel 1 Nr. 2) zur Verfügung stellt, trägt er dem kriminalpolitischen Bedürfnis nach kurzfristiger Ausschaltung von Fahrzeugführern aus dem Kraftverkehr ausreichend Rechnung. Unter diesem Gesichtspunkt ist deshalb eine Herabsetzung des Mindestmaßes der Sperre nicht geboten. Sie würde auf der anderen Seite aber eine schwere Gefahr für die Wirksamkeit der Strafrechtspflege überhaupt heraufbeschwören; denn wenn durch allgemein zu niedrige Festsetzung der Sperrfristen ungeeignete Kraftfahrer nicht genügend lange vom Kraftverkehr ferngehalten werden, ist die Sicherheit der Allgemeinheit gefährdet und der unerläßliche nachhaltige Eindruck auf den jeweils betroffenen Kraftfahrer nicht mehr gewährleistet. Die Herabsetzung des Mindestmaßes der Sperre würde einer solchen Schwächung der Maßregel Vorschub leisten. — Satz 2 des Absatzes 1 sieht die selbständige Anordnung der Sperre vor, wenn der Täter keine Fahrerlaubnis hat, im übrigen aber die Voraussetzungen des § 42 m StGB vorliegen. Die Frage, ob in solchen Fällen eine Sperre verhängt werden darf, war im geltenden Recht lange umstritten. Die vorgeschlagene Lösung entspricht den Ergebnissen der höchstrichterlichen Rechtsprechung; sie ist auch angemessen, weil Gründe der Gerechtigkeit und der Gleichheit gegen eine unterschiedliche Behandlung von Tätern mit und ohne Fahrerlaubnis sprechen. Es würde sich vor allem vom Standpunkt der Betroffenen nicht begründen lassen, warum die Sperrwirkung nur bei Tätern eintritt, denen eine wirksame Fahrerlaubnis entzogen wurde.

A b s a t z 2 enthält gegenüber dem geltenden Recht eine bedeutsame Änderung. Er gestattet dem Gericht, von der Sperre bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen auszunehmen, wenn besondere Umstände die Annahme rechtfertigen, daß der Zweck der Maßregel dadurch nicht gefährdet wird. An dieser Regelung wird deutlich, daß der Entwurf in Übereinstimmung mit dem geltenden Verkehrsrecht (§ 4 des Straßenverkehrsgesetzes) die teilweise Entziehung einer Fahrerlaubnis nicht zuläßt. Diese wird vielmehr, wenn die Voraussetzungen des § 42 m StGB vorliegen, stets vollständig entzogen und mit der Rechtskraft des Urteils endgültig hinfällig. Daran muß schon aus Gründen der Einheitlichkeit des strafrechtlichen und des verwaltungsrechtlichen Entziehungsverfahrens festgehalten werden. Im allgemeinen wird nun das Gericht auch die Sperre auf die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis schlechthin erstrecken, weil der Eignungsmangel eines Täters, der durch eine Straftat offenbar wird, regelmäßig auf charakterlichen Unzulänglichkeiten beruht, die sich — von Ausnahmen abgesehen — bei der Führung von Kraftfahrzeugen jeder Art auswirken können. Gleichwohl kommen Verkehrszuwiderhandlungen vor, die auf einem charakterlichen Versagen in einem abgegrenzten Bereich beruhen und bei denen der Wirksamheit der Maßregel kein Abbruch geschieht, wenn von der Sperre bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen ausgenommen werden. Gedacht ist dabei etwa an Berufskraftfahrer, deren Unzuverlässigkeit nur bei der Führung von Krafträdern außerhalb ihres Dienstes zutage tritt, oder an Landwirte, die zwar ihren Trecker unbeanstandet führen, aber der Versuchung nicht widerstehen, nach Feierabend ein schnelles Fahrzeug in angetrunkenem Zustand zu benutzen. Dabei versteht der Entwurf unter „bestimmten Arten von Kraftfahrzeugen" solche, auf die nach § 5 Abs. 1 Satz 2 StVZO die Fahrerlaubnis beschränkt werden kann. — Die Frage, ob die gleiche Auflockerung der Sperre auch für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis unter bestimmten Bedingungen (z. B. Beschränkungen der Erlaubnis auf bestimmte Zeiten, Ortschaften oder Gebiete) vorgesehen werden muß, ist geprüft und verneint worden. Das Bedürfnis nach einer solchen Auflokkerung ist bisher nur ausnahmsweise in praktischen Fällen hervorgetreten, in denen die vollständige Sperre das nach den Umständen notwendige Maß der dem Täter aufzuerlegenden Beschränkungen überstieg. In der Regel handelt es sich um Rücksichten auf die wirtschaftliche Einbuße, die dem Täter aus dem umfassenden Verbot erwachsen kann. Gerade die Möglichkeit, die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis unter bestimmten Bedingungen zu gestatten, birgt die schwerwiegende Gefahr, daß in einem nicht übersehbaren Umfang hintergründige wirtschaftliche Erwägungen für die Anwendung der Maßregel bedeutsam werden. Um dieser Gefahr willen, die eine Beeinträchtigung des Schutzes der Allgemeinheit zur Folge haben kann, ist von der Möglichkeit einer weitergehenden Auflockerung der Sperre abgesehen worden.

A b s a t z 3 sieht, abweichend vom geltenden Recht, eine Erhöhung des Mindestmaßes der Sperre auf ein Jahr vor, wenn gegen den Täter in den letzten drei Jahren vor der Tat bereits einmal eine Sperre angeordnet worden ist. Dabei macht es keinen Unterschied, ob diese Sperre zusammen mit der Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 42 m StGB oder nach Absatz 1 Satz 2 selbständig ausgesprochen worden ist. Daß die vorausgegangene Maßregel Rechtskraft erlangt haben muß, bedarf keiner besonderen Hervorhebung. Durch diese Verschärfung sollen die Kraftfahrer erfaßt werden, die sich wiederholt als ungeeignet erwiesen haben und bei denen erfahrungsgemäß nur tiefgreifende Beschränkungen ausreichen, um sie zu einem verkehrsmäßigen Verhalten zu zwingen. Der Entwurf führt in Absatz 3 nicht den Fall auf, daß dem Täter innerhalb der angegebenen Frist bereits einmal die Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde entzogen worden ist. Das hängt damit zusammen, daß die Verwaltungsbehörde die Entziehung überwiegend wegen körperlicher oder geistiger Mängel ausspricht und daß demgegenüber die Entziehung wegen charakterlicher Mängel, die allein die Erhöhung des Mindestmaßes der Sperre rechtfertigen könnte, zurücktritt. Auch wirken bei Entziehungen durch die Verwaltungsbehörde nicht selten verschiedenartige Gründe zusammen, die nur in ihrer Gesamtheit eine tragfähige Grundlage für die Entscheidung bilden. Wegen dieser Unsicherheit der Abgrenzung verzichtet der Entwurf darauf, die vorausgegangene verwaltungsbehördliche Entziehung zum zwingenden Grund

der Verschärfung der Sperre zu machen. Er geht dabei allerdings von der Voraussetzung aus, daß die Gerichte bei ihrer Entscheidung eine vorausgegangene, auf charakterlichen Mängeln beruhende Entziehung in jedem Falle gebührend berücksichtigen werden.

Die Absätze 4 bis 6 sollen einen bedeutsamen Mangel des geltenden Rechts beheben. Dieses bietet keine Handhabe, die Zeit einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111 a StPO) oder einer Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins (§ 94 StPO) auf die Sperre nach Absatz 1 anzurechnen. Das hat die mißliche Folge, daß in bestimmten Fällen alle, auch die unverschuldeten Verzögerungen eines Rechtsmittelverfahrens zu Lasten des Betroffenen gehen. Die im Entwurf vorgeschlagene Neuordnung beruht auf folgenden Gesichtspunkten:

Solange es im Strafverfahren dem Tatrichter möglicht ist, nach Prüfung der tatsächlichen und rechtlichen Voraussetzungen die Sperre dem in der Hauptverhandlung hervorgetretenen Sicherungsbedürfnis anzupassen, besteht eine Notwendigkeit der Anrechnung einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis oder einer Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins nicht; denn weil es auf den Grad des Eignungsmangels im Zeitpunkt der Hauptverhandlung ankommt, ist der Tatrichter nicht gehindert, bei der Bemessung der Sperre auf die Tatsache Rücksicht zu nehmen, daß der Täter schon eine mehr oder weniger lange Zeit aus dem Kraftverkehr ausgeschaltet war. Zu Schwierigkeiten kommt es nur, wenn sich die vorläufige Maßnahme schon so erheblich ausgewirkt hat, daß eine Sperre von mindestens sechs Monaten nicht mehr gerechtfertigt erscheint. Mit Rücksicht darauf, daß die vorläufige Maßnahme in ihren tatsächlichen Wirkungen der endgültigen weitgehend entspricht, lassen sich diese Schwierigkeiten in der Weise beheben, daß das Mindestmaß der Sperre um die Zeit verkürzt wird, in der die vorläufige Maßnahme wirksam war (Absatz 4 Satz 1, Absatz 6). Innerhalb dieses erweiterten Rahmens kann der Tatrichter die Sperre nach dem jeweiligen kriminalpolitischen Bedürfnis festsetzen, das sich im Zeitpunkt der Hauptverhandlung ergibt. Allerdings sieht der Entwurf eine Verkürzung des Mindestmaßes der Sperre auf einen Zeitraum von weniger als drei Monaten nicht vor (Absatz 4 Satz 2). Er gibt damit der Auffassung Ausdruck, daß es nicht dem Sinn des Gesetzes entspricht, einen Täter als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen zu bezeichnen, zugleich aber die alsbaldige Wiedererteilung der Fahrerlaubnis zuzulassen. Das würde mit dem Wesen der Maßregel nur schwer in Einklang zu bringen sein und zugleich einen vermeidbaren Verwaltungsaufwand zur Folge haben. In solchen Fällen kann der Richter den Zweck einer etwa noch sinnvollen kurzfristigen Ausschaltung des Täters aus dem Kraftverkehr besser durch ein Fahrverbot erreichen. — Absatz 4 gilt für das Verfahren des Tatrichters sowohl im ersten Rechtszug als auch in der Berufungsinstanz. Dabei wird die Auffassung zugrunde gelegt, daß das Verbot der Schlechterstellung nach § 331 StPO — abgesehen von der Frage, ob es für Maßregeln der Sicherung und Besserung überhaupt gilt, — den Berufungsrichter mindestens nicht daran hindert, die Sperre im Rahmen der Entscheidung des Erstrichters zu bemessen, selbst wenn er dabei die Zeit der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis oder der Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins, die nach dem Urteil verstrichen ist, nicht zugunsten des Täters berrücksichtigt. Dieses Ergebnis, das im Interesse der Sicherheit des Straßenverkehrs erwünscht ist, steht nicht im Widerspruch zum Wortlaut des § 331 StPO; dessen Änderung ist deshalb nicht erforderlich.

Nach Verkündung des letzten tatrichterlichen Urteils ist die Rechtslage grundsätzlich anders zu beurteilen als in der Tatsacheninstanz. Im Revisionsverfahren und im Falle der Zurücknahme eines Rechtsmittels können die tatsächlichen Voraussetzungen der Maßregel nicht mehr geprüft werden. Würde hier die Sperre erst vom Zeitpunkt der Rechtskraft an berechnet, so wäre die Zeit der tatsächlichen Ausschaltung des Täters aus dem Kraftverkehr von den Zufälligkeiten des weiteren Verfahrens abhängig. Da aber die Sperre nach dem Sicherungsbedürfnis im Zeitpunkt des letzten Urteils in der Tatsacheninstanz bemessen wird, entspricht es der Gerechtigkeit, dem Täter diese Grundlage zu erhalten, bis es zu einer Aufhebung des Urteils und damit zu erneuter Entscheidung des Tatrichters kommt. Bei diesem Ausgangspunkt erscheint es zwingend, in die Sperre, die im allgemeinen mit der Rechtskraft des Urteils beginnt, die Zeit einer wegen der Tat angeordneten vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis oder Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins einzurechnen, soweit sie nach Verkündung des Urteils verstrichen ist, in dem die der Maßregel zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen letztmals geprüft werden konnten (Absatz 5 Satz 2, Absatz 6).

Die in den Absätzen 4 bis 6 vorgeschlagene Regelung vermeidet eine Vorschrift, die nach dem Vorbild des § 60 StGB eine Anrechnung der Dauer der vorläufigen Maßnahmen auf die Sperre vorsieht. Eine solche Vorschrift wäre aus dogmatischen Gründen bedenklich, weil sie die Anordnung einer Maßregel der Sicherung und Besserung auch mit Wirkung für die Vergangenheit voraussetzt. Das stände aber in einem unlösbaren Widerspruch zur Rechtsnatur der Maßregeln, die ausschließlich in die Zukunft gerichtet sind.

Absatz 7 läßt in Anlehnung an den geltenden § 42 m Abs. 4 StGB eine Aufhebung der Sperre vor Ablauf der im Urteil bestimmten Frist zu, wenn sich Grund zu der Annahme ergibt, daß der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist. Damit werden — abweichend vom geltenden Recht, das insoweit zu Zweifeln Anlaß gegeben hat, — die Voraussetzungen der vorzeitigen Aufhebung der Sperre mit denen der Entziehung der Fahrerlaubnis voll zur Deckung gebracht. Um zu verhindern, daß die Gerichte die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis häufig schon nach Ablauf kürzester Zeiträume gestatten und dadurch die sichernde Wirkung der Maßregel allgemein gefährden, schließt die Vorschrift außerdem die vorzeitige Aufhebung der

Sperre vor Ablauf ihrer gesetzlichen Mindestfrist aus. Bei der Berechnung dieser Mindestfrist sind die Vorschriften des Absatzes 5 Satz 2 und des Absatzes 6 zu berücksichtigen.

Zu § 42 o — Internationaler Kraftfahrzeugverkehr

Um der besseren Übersicht willen faßt der Entwurf an dieser Stelle die besonderen Vorschriften zusammen, die für die Entziehung der Fahrerlaubnis im internationalen Kraftfahrzeugverkehr gelten. Absatz 1 Satz 1 ersetzt den geltenden § 42 m Abs. 1 Satz 2 StGB. Er ist diesem gegenüber aus den Gründen erweitert, die bei § 37 Abs. 2 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 2 dargelegt sind. Absatz 1 Satz 2 klärt die Wirkung einer Entziehung der Fahrerlaubnis gegenüber außerdeutschen Kraftfahrzeugführern, die im Inland ohne einen von einer deutschen Behörde erteilten Führerschein fahren dürfen. In diesen Fällen kann die Entziehung nicht den Verlust der von einer ausländischen Behörde erteilten Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen bewirken, weil das als Eingriff in fremde Hoheitsrechte rechtlich unzulässig wäre. Es kommt nur die Wirkung eines Verbots in Betracht, während der Sperre im Inland Kraftfahrzeuge zu führen, für die es im innerdeutschen Verkehr einer Fahrerlaubnis bedarf. Die vorgeschlagene Fassung stellt ein Doppeltes klar: Während der Sperre verliert der außerdeutsche Kraftfahrzeugführer seine besonderen Befugnisse aus der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr vom 12. November 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 1137 mit zahlreichen späteren Änderungen); er darf deshalb Kraftfahrzeuge, die nach den Vorschriften der StVZO führerscheinpflichtig sind, im Inland nicht führen. Außerdem darf ihm während der Sperre von einer deutschen Behörde keine Fahrerlaubnis erteilt werden.

Absatz 2 ersetzt den geltenden § 42 m Abs. 2 Satz 2 StGB. Durch den Hinweis darauf, daß auch die Sperre in dem ausländischen Fahrausweis vermerkt wird, soll sichergestellt werden, daß bei Verkehrskontrollen in der Praxis der Zeitpunkt, bis zu dem das Verbot nach Absatz 1 Satz 2 wirksam ist, ohne weiteres ersichtlich ist. Der genaue Inhalt des Vermerks wird durch Verwaltungsvorschriften im einzelnen festgelegt werden.

Zu § 42 p — Verbindung von Maßregeln der Sicherung und Besserung

Der bisherige § 42 n StGB muß wegen seiner systematischen Bedeutung hinter die Vorschriften über die Entziehung der Fahrerlaubnis rücken und deshalb § 42 p werden.

Zu Nummer 4 (§ 60) — Anrechnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis

Die Vorschrift ermöglicht die ganze oder teilweise Anrechnung einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111 a StPO) oder einer Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins (§ 94 StPO) auf das Fahrverbot. Da das Fahrverbot als Nebenstrafe ausgestaltet ist (vgl. die Begründung zu Artikel 1 Nr. 2), entspricht es sowohl den theoretischen Grundsätzen als auch den Erfordernissen der Gerechtigkeit und Billigkeit, die Anrechnung der im Hinblick auf eine drohende Entziehung der Fahrerlaubnis getroffenen vorläufigen Maßnahmen auf das Fahrverbot zu ermöglichen. Für die Frage, welche Gesichtspunkte im Einzelfall für die Anrechnung maßgebend sind, wird weitgehend die Rechtsprechung über die Anrechnung von Untersuchungshaft verwertet werden können.

Wird nach einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis oder einer Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins die endgültige Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet, so ist § 60 Abs. 2 StGB nicht anwendbar. Für diesen Fall gelten die besonderen Vorschriften des § 42 n Abs. 4 bis 6 StGB i. d. F. des Entwurfs. Auf die Begründung dazu wird verwiesen.

Zu Nummer 5 (§ 94) — Strafschärfung bei staatsgefährdender Absicht

Die Vorschrift hat nur technische Bedeutung. Sie paßt den § 94 Abs. 1 StGB an die unter Nummer 6 vorgeschlagene Neufassung der §§ 315 ff. StGB an.

Zu Nummer 6 (§§ 315 bis 316) — Verkehrsgefährdung

Die Vorschriften über Verkehrsgefährdung sind gegenüber dem Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs aus der 3. Wahlperiode unter folgenden Gesichtspunkten grundlegend umgestaltet worden:

1. In den §§ 315 bis 316 wird das für die Gefährdung des Verkehrs in allen Verkehrsarten (Bahn-, Schiffs-, Luft- und Straßenverkehr) vorgesehene Programm der großen Strafrechtsreform — mit Ausnahme des Tatbestandes der Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB i. d. F. des Entwurfs eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs aus der 3. Wahlperiode) — verwirklicht. Mit Rücksicht auf die Eilbedürftigkeit der Vorlage hatte sich der frühere Entwurf darauf beschränkt, in den Tatbestand der Transportgefährdung nach § 315 StGB nur insoweit einzugreifen, als das im Hinblick auf die Neuregelung des Straßenverkehrsrechts zwingend war. Dabei wurde, um die Verabschiedung der Novelle nicht zu gefährden, eine Anzahl unbegründeter Unterschiede und Spannungen in den Tatbeständen der Verkehrsgefährdung in Kauf genommen. Auch konnten einige im E 1960 bereits vorgesehene Neuerungen nicht verwirklicht werden, weil sie eine einheitliche Gestaltung für den Gesamtbereich der Verkehrsgefährdung voraussetzten und ohne eine wesentliche Erweiterung des zu regelnden Rechtsstoffes nicht durchführbar waren. Nachdem für den vorliegenden Entwurf die Zeitnot, in der sich die entsprechende Vorlage in der letzten Wahlperiode befand, weggefallen ist, empfiehlt es sich, das Gebiet der Verkehrsgefährdung einheitlich zu ordnen und es vollständig — allerdings vorbehaltlich des Strafensystems — auf den Stand zu bringen, der nach den Plänen für die Gesamtreform des Strafrechts vorgesehen ist. Wegen des

inneren Zusammenhangs, der zwischen diesen Vorschriften besteht, muß hingenommen werden, daß einzelne von ihnen über den Rahmen des Entwurfs, der allein die Sicherung des Straßenverkehrs bezweckt, hinausgehen.

2. Soweit davon abgesehen wird, einen Vergehenstatbestand der Trunkenheit im Verkehr in den Entwurf aufzunehmen, wird auf die Einleitung zu dieser Begründung unter I. verwiesen. Die Vorlage eines ergänzenden Gesetzentwurfs bleibt vorbehalten.

Zu § 315 — Gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- oder Luftverkehr

Die Vorschrift, die dem Schutz der Sicherheit des Bahn-, Schiffs- und Luftverkehrs gegen gefährliche Eingriffe dient, soll den Tatbestand des § 315 StGB in einer den Bedürfnissen des modernen Verkehrs entsprechenden Weise ersetzen. Während sich die Tatbestandsbeschreibung des Absatzes 1 verhältnismäßig eng an das geltende Recht anschließt, werden die Strafdrohungen grundlegend umgestaltet und die erschwerten Taten in anderer Weise als bisher erfaßt.

Soweit Absatz 1 den Tatbestand ändert, wird dazu folgendes bemerkt:

Daß nicht mehr „die Sicherheit des Betriebes einer Schinenbahn oder Schwebebahn, der Schiffahrt oder der Luftfahrt" geschützt wird, sondern „die Sicherheit des Schienenbahn-, Schwebebahn-, Schiffs- oder Luftverkehrs", dient vornehmlich der Vereinheitlichung des Sprachgebrauchs; denn schon im geltenden Recht ist in den vergleichbaren Tatbeständen der Straßenverkehrsgefährdung (§ 315 a StGB) davon die Rede, daß „die Sicherheit des Straßenverkehrs" beeinträchtigt wird. Darüber hinaus bietet die Änderung den Vorteil, daß sie den für den Strafschutz maßgeblichen Gesichtspunkt deutlicher hervortreten läßt und das aus sprachlichen Gründen mögliche, aber sinnwidrige Ergebnis vermeidet, der Täter müsse die Sicherheit des Betriebes der Schiffahrt oder der Luftfahrt im ganzen beeinträchtigen.

Während § 315 Abs. 1 StGB zur Ausscheidung der Straßenbahnen aus dem Anwendungsbereich das überwiegend formale Merkmal der „Schienenbahnen auf besonderem Bahnkörper" verwendet, regelt der Entwurf dieses Grenzgebiet zwischen den verschiedenen Verkehrsarten künftig in der Weise, daß Absatz 1 zwar alle Schienenbahnen einbezieht, § 316 jedoch die Anwendbarkeit sämtlicher Tatbestände der Gefährdung des Bahnverkehrs ausschließt, soweit die Schienenbahnen am Straßenverkehr teilnehmen. Diese werden damit den §§ 315 b und 315 c zugewiesen und den Regeln über den Straßenverkehr unterstellt. Über die Gründe für diese Änderung wird in den Bemerkungen zu § 316 Näheres dargelegt.

Während § 315 StGB zur Ergänzung der bestimmt umschriebenen Begehungsformen dem Strafe androht, der „durch ähnliche Eingriffe oder durch eine an Gefährlichkeit einem solchen Eingriff gleichkommende Unterlassung" die Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigt, spricht der Entwurf nur noch davon, daß der Täter „einen ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriff vornimmt". Diese Änderung beruht auf zwei voneinander unabhängigen Gesichtspunkten. Einerseits wird auf das selbständige Merkmal der Unterlassung verzichtet, weil die Strafbarkeit des unechten Unterlassungsdelikts in der Rechtsprechung allgemein für alle Erfolgsdelikte entwickelt worden ist und unter verschiedenen Gesichtspunkten bestimmten Einschränkungen unterliegt. Eine Sondervorschrift über die Unterlassung im Tatbestand der Verkehrsgefährdung kann deshalb nur zu rechtlicher Unsicherheit im Hinblick auf die Anwendung der allgemeinen, für das unechte Unterlassungsdelikt geltenden Grundsätze führen. Andererseits verfolgt die Neufassung auch den Zweck, den Anwendungsbereich des Tatbestandes einzuschränken. Namentlich aus der Tatsache, daß § 315 StGB die Gleichwertigkeit der Unterlassung gegenüber dem tatbestandsmäßigen Eingriff lediglich im Hinblick auf den Grad der Gefährlichkeit voraussetzt, hat die Rechtsprechung die Berechtigung abgeleitet, Pflichtverletzungen verschiedenster Art und auch sehr verschiedenen Unrechtsgehalts einzubeziehen. Das hat dazu geführt, daß der Verbrechenstatbestand der Transportgefährdung bisweilen auf Taten angewendet werden mußte, gegen deren Verbrechensnatur sachliche Bedenken bestehen. Dabei muß allerdings eingeräumt werden, daß für die Rechtsprechung nur die Möglichkeit dieser weiten Auslegung bestand, weil es aus kriminalpolitischen Gründen nicht zu verantworten gewesen wäre, gewisse Transportgefährdungen entweder ganz straffrei zu lassen oder sie nur nach den jeweils verletzten Verhaltensvorschriften mit Übertretungsstrafe zu ahnden. Um diesen Schwierigkeiten abzuhelfen, schränkt der Entwurf den Anwendungsbereich der mit einer schweren Strafdrohung ausgestatteten Absätze 1 und 3 ein und schafft in § 315 a Abs. 1 Nr. 2 einen neuen, mit geringerer Strafe bedrohten Tatbestand, dem Fahrzeugführer und sonst für die Sicherheit Verantwortliche unterworfen sind, wenn sie durch grob pflichtwidriges Verhalten gegen Rechtsvorschriften zur Sicherung der hier in Frage stehenden Verkehrsarten verstoßen. Damit wird sowohl eine engere Fassung als auch eine engere Auslegung des Absatzes 1 gegenüber dem geltenden Recht ermöglicht. Da der Entwurf neben den bestimmt umschriebenen Begehungsformen einen „ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriff" voraussetzt, erfaßt er damit nur Handlungen, die ihrer Art nach diesen Begehungsformen verwandt sind und ihnen zugleich auch an Gefährlichkeit gleichkommen. Das bedeutet gegenüber der Rechtsprechung zu § 315 StGB eine fühlbare Beschränkung. Auf den wertausfüllungsbedürftigen Begriff des „ähnlichen Eingriffs", gegen den aus rechtsstaatlichen Gründen gewisse Einwendungen erhoben werden könnten, überhaupt zu verzichten, ist freilich nicht möglich. Im Verkehr gibt es zahlreiche höchst gefährliche Handlungen, die sich infolge ihrer Mannigfaltigkeit einer erschöpfenden Aufzählung entziehen. Zu denken ist dabei etwa an die gewaltsame Behinderung des Personals bei der Führung von Fahrzeugen oder der Bedienung von Sicherheitsanlagen, an das Unterbrechen der Stromversorgung für Sicherheitsanlagen, an das Ver-

decken von Signalen durch Tücher oder andere Vorrichtungen oder an die Störung des Funkverkehrs, der die Flug- und Wasserwege sichert. Diese Beispiele ließen sich beliebig vermehren. Es wäre aus kriminalpolitischen Gründen nicht vertretbar, sie alle durch Verzicht auf die Analogieklausel aus dem Anwendungsbereich auszuscheiden.

Der Tatbestand des Absatzes 1 weicht schließlich vom geltenden Recht auch insofern ab, als statt der „Gemeingefahr", die der Täter verursacht, eine „Gefahr für Leib oder Leben eines anderen oder für fremde Sachen von bedeutendem Wert" vorausgesetzt wird. Damit gibt der Entwurf, um zu gerechten und kriminalpolitisch notwendigen Ergebnissen zu kommen, für die Verkehrsdelikte den Begriff der Gemeingefahr auf. Das steht in Übereinstimmung mit dem Vorschlag des E 1962, der einheitlich bei allen gemeingefährlichen Delikten nicht die Herbeiführung einer Gemeingefahr voraussetzt, sondern eine konkrete Individualgefahr genügen läßt. Auch im geltenden Strafgesetzbuch (§§ 312 bis 314) kommt der Begriff der Gemeingefahr, wenn man von den Verkehrsdelikten absieht, nur noch bei den Tatbeständen der Überschwemmung vor. Frühere Entwürfe zum Strafgesetzbuch, so der von 1919, aber auch noch der von 1925, haben diesen Begriff zugrunde gelegt, und zwar in dem Sinne, daß eine Gemeingefahr eine Mehrheit gefährdeter Personen oder Sachen nicht voraussetze, daß die gefährdete Person oder Sache aber nicht individuell bestimmt sein dürfe. Schon der Entwurf 1927, und ihm folgend der von 1930, haben mit dieser Auffassung gebrochen, da es notwendig sei, den Strafschutz auch in den Fällen der Gefährdung bestimmter Personen oder Sachen zu gewährleisten. Das Gesetz vom 28. Juni 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 839) hat dann auch in dem geltenden § 315 Abs. 3 StGB eine gesetzliche Bestimmung der Gemeingefahr in folgender Weise gegeben: „Gemeingefahr bedeutet eine Gefahr für Leib oder Leben, sei es auch nur eines einzelnen Menschen, oder für bedeutende Sachwerte, die in fremdem Eigentum stehen oder deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt". Diese, im entscheidenden Punkt unklare Begriffsbestimmung hat zu entsprechenden Schwierigkeiten geführt. Das Schrifttum hat weitgehend die Auffassung vertreten, aus der Verwendung des Begriffes der Gemeingefahr ergebe sich, daß mit dem einzelnen Menschen nur der unbestimmte einzelne gemeint sein könne. Die Rechtsprechung hat demgegenüber lange Zeit den Standpunkt vertreten, daß auch der bestimmte einzelne schlechthin geschützt sei, so vor allem in den Fällen der Gefährdung des Insassen eines Kraftfahrzeuges durch den Wagenführer. Erst mit einem Urteil vom 16. Januar 1958 (BGHSt. 11, 199) hat sich der 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofes auf den Standpunkt gestellt, daß eine Gemeingefahr bei Gefährdung eines bestimmten einzelnen nur dann anzunehmen sei, wenn dieser die Allgemeinheit vertrete, wenn also an Stelle des betroffenen einzelnen auch ein beliebiger anderer der Gefahr hätte ausgesetzt sein können. Diese Auffassung führt zu schwierigen und nicht immer befriedigenden Unterscheidungen. Es ist demgegenüber bemerkenswert, daß bereits der Entwurf 1936 von der im Gesetz von 1935 eingeführten Formel wieder abgerückt ist und auf den Begriff der Gemeingefahr verzichtet hat, weil er auch die Fälle der Gefahr für einen einzelnen Menschen oder eine einzelne Sache mit erfassen, sie aber nicht in den Begriff der Gemeingefahr hineinpressen wollte.

Diese Lösung ist auch sachlich zutreffend. Es würde dem Begriff der Gemeingefahr widersprechen, wenn man darunter auch eine Gefahr für einzelne Menschen oder Sachen verstehen wollte, mindestens dann, wenn es sich um bestimmte Menschen oder Sachen handelt. Es ist jedoch nicht einzusehen, warum bei der Gefährdung eines unbestimmten einzelnen der Täter wegen einer Verkehrsgefährdung eine Vergehensstrafe erhalten müßte, während er bei Gefährdung eines bestimmten einzelnen nur wegen eines abstrakten Gefährdungsdelikts Übertretungsstrafe zu gewärtigen hätte. Der Begriff der Gemeingefahr würde sich ohne innere Spannungen nur dann verwenden lassen, wenn man ihn auf eine Gefahr für eine unbestimmte Zahl oder für eine bestimmte Vielzahl von Menschen und Sachen beschränkte. Ein so eingeschränkter Begriff könnte aber dem kriminalpolitischen Bedürfnis nicht genügen, das die Tatbestände der Verkehrsgefährdung befriedigen sollen. Der entscheidende Gedanke liegt hier nicht darin, daß im Einzelfall tatsächlich eine Vielzahl von Menschen oder Sachen in Gefahr gebracht wird, sondern darin, daß der Täter die Sicherheit des Verkehrs in einer Weise beeinträchtigt, die ihrer Art nach geeignet ist, eine Mehrzahl von Menschen und bedeutenden Sachwerten zu gefährden, und deren Auswirkung der Täter, wenn er überhaupt die Gefahrhandlung vornimmt, regelmäßig nicht in der Hand hat. Darin liegt für den Gesetzgeber der ausschlaggebende Grund, bereits die Herbeiführung einer Gefahr mit verhältnismäßig schweren Strafen zu bedrohen, auch wenn sich die Gefahr im Einzelfall nur für einzelne Menschen oder Sachen auswirkt. Hinter der Ausgestaltung der Tatbestände als konkrete Gefährdungsdelikte im Sinne einer Gefahr für vielleicht nur einzelne Menschen oder Sachen steht also der Gedanke der abstrakten Gefahr für eine unbestimmte Zahl von Menschen oder Sachen als gesetzgeberischer Grund.

Die Neufassung des § 315 StGB und der weiteren Tatbestände über Verkehrsgefährdung (§§ 315 a bis 315 c StGB) trägt diesem Gedanken Rechnung. Sie läßt eine konkrete Gefahr für Leib oder Leben eines anderen oder für fremde Sachen von bedeutendem Wert — gleichgültig, ob diese im Einzelfall individuell bestimmt sind oder nicht, — genügen. Abgesehen davon, daß damit gerechtere und kriminalpolitisch sinvollere Ergebnisse erzielt werden können, bringt die Neufassung auch eine erhebliche Erleichterung für die Rechtsprechung mit sich. Die bisher in jedem Einzelfall gebotene Unterscheidung, ob der Täter einen anderen als „Repräsentanten der Allgemeinheit" oder als eine individuell bestimmte Einzelperson gefährdet hat, läßt sich oft nur schwer durchführen. Sie gibt zu zahlreichen Zweifeln Anlaß, die in den letzten Jahren gehäuft höchstrichterliche Entscheidungen erforderlich gemacht haben. — Der Wegfall der Begriffsbestimmung der Gemeingefahr zwingt nicht dazu, auch das Merkmal der „gemeinen Gefahr" in den §§ 312 bis 314 und

330 c StGB aufzugeben. Dieses stammt schon aus einer Zeit vor Einführung des § 315 Abs. 3 StGB; seine Auslegung kann der Rechtsprechung überlassen bleiben.

Bei der Gefahr für den Menschen reicht die für den Täter selbst nicht aus. Unter Leibesgefahr ist hier wie im geltenden Recht (§ 315 Abs. 3 StGB) nur eine ernste Gefährdung der Gesundheit oder leiblichen Unversehrtheit zu verstehen. Das Merkmal der „Sachen von bedeutendem Wert" entspricht dem der „bedeutenden Sachwerte" im geltenden § 315 Abs. 3 StGB. Den Begriff der Gefahr selbst zu bestimmen, überläßt der Entwurf ebenso wie das geltende Recht der Rechtsprechung. Die Notwendigkeit einer ausdrücklichen Gesetzesumschreibung hat sich bisher nicht ergeben.

Als Strafe für vorsätzliche Taten nach Absatz 1 schlägt der Entwurf Gefängnis nicht unter 3 Monaten vor. Er gibt damit die Zuchthausdrohung des geltenden Rechts aus der Erkenntnis auf, daß nach den Erfahrungen der Praxis selbst die vorsätzliche Gefährdung ihre Wurzel nicht überwiegend in verbrecherischen Absichten oder Neigungen des Täters hat, sondern oft auch auf Leichtsinn, Bequemlichkeit, Nachlässigkeit oder Kopflosigkeit beruht. So gehört z. B. die Tat eines Kraftfahrers, der an einem unbeschrankten Bahnübergang in voller Erkenntnis der Gefahr versucht, die Gleise vor dem herannahenden Zug noch schnell zu überqueren, nicht zur Hochkriminalität, so daß ihre Ahndung mit Zuchthausstrafe den kriminalpolitischen Grundanschauungen widersprechen würde, die sich in den Vorarbeiten zur Strafrechtsreform im Hinblick auf die schwerste Strafart des Gesetzes durchgesetzt haben. Auch im Schiffs- und Luftverkehr geraten die für die Navigation Verantwortlichen bisweilen in unvorhergesehen schwierige Lagen, in denen sie sich ohne böse Absicht, aber im Bewußtsein der Gefahr zu Fehlhandlungen entschließen, die den Tatbestand des Absatzes 1 erfüllen. Da aber solches letztlich nur leichtsinnige oder sonst verantwortungslose Verhalten im Rahmen der tatsächlich vorkommenden gefährlichen Eingriffe in den Verkehr zahlenmäßig einen breiteren Raum einnimmt als die eigentliche Sabotage, geht der Entwurf von dieser Fallgruppe aus und droht als Regelstrafe Gefängnis an. Der Übergang zu Zuchthaus ist nach Absatz 3 unter der Voraussetzung vorgesehen, daß der Täter entweder in einer bestimmten verbrecherischen Absicht, die über die Herbeiführung der Verkehrsgefahr hinausgeht, oder als Mitglied oder im Auftrag einer Gruppe handelt, der die Begehung von Verkehrsgefährdungen als Mittel für ihre Zwecke dient. Aus dieser Abgrenzung ergibt sich, daß nicht alle Fälle, in denen es dem Täter auf die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit oder die Gefährdung von Menschen oder Sachen ankommt, der Zuchthausdrohung unterworfen sind. Das ist zwar zunächst erwogen, aber nach eingehender Prüfung schließlich doch verworfen worden. In aller Regel verfolgt der Täter weder die Beeinträchtigung des Verkehrs noch die Herbeiführung der Gefahr als Selbstzweck, im allgemeinen dient ihm vielmehr der Eingriff in den Verkehr nur als Mittel zur Erreichung weiterer Zwecke. Bei dieser tatsächlichen Lage wären für die Abgrenzung von Absicht und Vorsatz erhebliche theoretische und praktische Schwierigkeiten zu erwarten; denn dafür ist maßgebend, ob die Beeinträchtigung oder Gefährdung eine vom Täter erstrebte Voraussetzung seines weiteren Handelns oder nur eine unvermeidbare Folge seines bisherigen Verhaltens war. Das im Einzelfall mit der gebotenen Sicherheit zu unterscheiden, ist nicht immer möglich. Auf diese Unterscheidung allein aber den Übergang zur Zuchthausstrafe zu stützen, erweckt aus rechtsstaatlichen Gründen Bedenken. Der Entwurf beschränkt sich deshalb darauf, in den Anwendungsbereich des Absatzes 3 diejenigen Sabotagefälle einzubeziehen, mit denen nach den Erfahrungen der Praxis nicht nur ausnahmsweise zu rechnen ist und denen aus diesem Grunde kriminalpolitische Bedeutung zukommt. Der E 1962 (§ 342) hat aus dieser Beschränkung die Folgerung gezogen, daß der Grundstrafrahmen des Absatzes 1 weit gespannt sein muß, und ihn bis zu zehn Jahren Gefängnis erstreckt. Diese Möglichkeit steht mit Rücksicht auf das andersartige Strafensystem des geltenden Strafgesetzbuches nicht zur Verfügung; denn das gesetzliche Höchstmaß der Gefängnisstrafe darf hier fünf Jahre nicht übersteigen (§ 16 Abs. 1 StGB). Der Entwurf findet jedoch einen angemessenen Ausgleich dadurch, daß er gegenüber dem E 1960 den Katalog der zuchthauswürdigen Verkehrsgefährdung in Absatz 3 erweitert und dadurch wohl alle schwer kriminellen und zugleich kriminalpolitisch bedeutsamen Taten erfaßt.

Die Umstellung der Regelstrafe in Absatz 1 auf Gefängnis dient außerdem auch dem Zweck, zwischen den Strafdrohungen für die Gefährdung des Bahn-, Schiffs- und Luftverkehrs auf der einen und des Straßenverkehrs auf der anderen Seite ein angemessenes Verhältnis herzustellen. Der außerordentlich große Unterschied in den Strafdrohungen der §§ 315 und 315 a Abs. 1 Nr. 1, Abs. 3 StGB und die darin zum Ausdruck kommende unterschiedliche Bewertung der verschiedenen Verkehrsarten ist nicht mehr zeitgemäß. In den letzten Jahrzehnten haben sich die Verkehrsarten, was die Zahl der Personen und die Masse der Güter betrifft, die jeweils in einem Beförderungsmittel zusammengefaßt werden, weitgehend angenähert. Während die Eisenbahn zunehmend mit kleineren Einheiten, insbesondere mit Schienenomnibussen und anderen Kurzzügen, arbeitet, haben im Straßenverkehr die Omnibusse und Lastzüge einen Umfang angenommen, der sie als Massenverkehrsmittel geeignet macht. Gleichwohl kann der Entwurf auf eine Abstufung der Strafdrohungen für die beiden Bereiche nicht ganz verzichten; denn ein wesentlicher Unterschied wird wahrscheinlich noch lange Zeit bestehen bleiben: Während im Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr der Großtransport weitaus im Vordergrund steht und zur Abwicklung der Verkehrsvorgänge überwiegend die Zusammenarbeit vieler Menschen erforderlich ist, hat im Straßenverkehr die alleinverantwortliche Teilnahme des einzelnen eine große Bedeutung. Gerade weil hier der Verkehrsteilnehmer in sehr viel geringerem Umfang zur Vorbereitung und Bewältigung des Verkehrs der Hilfe anderer bedarf und weil außerdem das Massenverkehrsmittel gegenüber dem Einzelfahrzeug nicht überwiegt, ist der

Straßenverkehr gegen widerrechtliche Eingriffe von außen nicht so empfindlich wie die anderen Verkehrsarten. Wenn die Sicherheit des Bahn-, Schiffs- oder Luftverkehrs beeinträchtigt wird, ist das Ausmaß der Gefahren im Durchschnitt wesentlich größer. Diese Erkenntnis führt zwangsläufig zu einer Abstufung der Strafdrohungen, die jedoch gegenüber dem geltenden Recht wesentlich verringert werden muß. Das kann in sachgemäßer Weise dadurch geschehen, daß die Zuchthausstrafe bei gefährlichen Eingriffen in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr auf bestimmte schwere Fälle beschränkt und eine entsprechende Strafschärfung auch bei der Gefährdung des Straßenverkehrs vorgesehen wird (vgl. dazu § 315 b Abs. 3). Dadurch wird erreicht, daß die Bewertung von Eingriffen in die verschiedenen Verkehrsarten qualitativ gleich ist und das größere Ausmaß der Gefahren im Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr nur in der zeitlichen Ausdehnung der Strafrahmen Ausdruck findet.

Die in Absatz 2 vorgesehene Strafbarkeit des Versuchs entspricht dem geltenden Recht. Sie ist aus kriminalpolitischen Gründen nicht verzichtbar.

Über den Absatz 3 und die Gründe, die für seine Ausgliederung aus dem Grundtatbestand sprechen, ist das wichtigste bereits im Zusammenhang mit der Strafdrohung des Absatzes 1 ausgeführt. Hier ist nur folgendes nachzutragen: Die Nummer 1 macht alle diejenigen gefährlichen Eingriffe in den Verkehr zum Verbrechen, in denen es dem Täter auf die Herbeiführung eines Unglücksfalls ankommt, sein Vorsatz sich also nicht in der bloßen Gefährdung des Verkehrs erschöpft. Diese Absicht offenbart meist eine kriminelle Gesinnung des Täters, und zwar ohne Rücksicht darauf, welche weiteren Ziele er durch Ausnutzung des Unglücksfalls verfolgen will.

Die Nummer 2 verwendet zur Strafschärfung das Merkmal der Absicht, eine andere Straftat zu ermöglichen oder zu verdecken. Sie lehnt sich damit an § 211 Abs. 2 StGB an, wo dieselbe Absicht der Abgrenzung des Totschlags vom Mord dient. Die Vorschrift dürfte den größten Teil derjenigen Sobatageakte erfassen, die von gemeinen Verbrechern zu ihrem persönlichen Nutzen begangen werden. Die Nummern 3 und 4 drohen dem Zuchthausstrafe an, der in der Absicht handelt, in der Bevölkerung Angst oder Schrecken zu erregen, oder der die Tat als Mitglied oder im Auftrag einer Gruppe begeht, der die Gefährdung des Verkehrs als Mittel für ihre Zwecke dient. Die Aufnahme dieser beiden Begehungsformen verfolgt vornehmlich den Zweck, Sabotageakten aus politischen Gründen entgegenzuwirken. Liegen ihre Voraussetzungen vor, so wird die Tat meist auch unter dem Gesichtspunkt der Nummer 1 mit Zuchthaus bedroht sein; immer ist das jedoch nicht der Fall. Aus diesem Grunde und wegen der besonderen kriminalpolitischen Bedeutung empfiehlt es sich, die beiden Fallgruppen ausdrücklich zu erwähnen.

Ist einer der in Absatz 3 bezeichneten Erschwerungsgründe verwirklicht, so beträgt die Strafe Zuchthaus bis zu fünfzehn Jahren, in minder schweren Fällen Gefängnis von sechs Monaten bis zu fünf Jahren. Auf den ermäßigten Strafrahmen für minder schwere Fälle kann nicht verzichtet werden. Namentlich bei Taten nach Nummer 1, die von unreifen oder geistig unterentwickelten Tätern aus bloßer Neugierde begangen werden können, bei Taten nach Nummer 2, bei denen notstandsähnliche Konfliktslagen vorliegen können, und bei Taten nach Nummer 3, zu denen bisweilen bloße Mitläufer Tatbeiträge von untergeordneter Bedeutung leisten, ist die Möglichkeit des Ausweichens in die Gefängnisstrafe unerläßlich.

Bei Taten nach Absatz 1, der insoweit auch den Absatz 3 umfaßt, muß sich der Vorsatz des Täters auf die eigentliche Tathandlung ebenso beziehen wie auf die Herbeiführung der Gefahr. Wird nur die Tathandlung vorsätzlich begangen, die Gefahr aber bloß fahrlässig verursacht, so droht Absatz 4 in den Fällen des Absatzes 1 Gefängnis bis zu fünf Jahren an. Der Fall, daß der Täter eine Tat nach Absatz 1 in vollem Umfang fahrlässig begeht, wird in Absatz 5 behandelt. Mit dieser Unterscheidung der beiden Fallgruppen weicht der Entwurf vom geltenden Recht ab, das in § 316 Abs. 1 StGB nur einen einheitlichen Fahrlässigkeitstatbestand vorsieht. Die vorgeschlagene Unterscheidung ist bei den Tatbeständen, die gefährliche Eingriffe in den Verkehrsablauf betreffen, dogmatisch unter verschiedenen Gesichtspunkten sinnvoll und kriminalpolitisch zweckmäßig. Der wichtigste Grund für die Neuerung besteht darin, daß der Unrechts- und Schuldgehalt einer Tat, bei welcher der Täter den gefährlichen Eingriff vorsätzlich vornimmt, regelmäßig schwerer wiegt als bei einem entsprechenden nur fahrlässigen Eingriff. Die Abstufung der Strafrahmen entspricht deshalb einem Gebot der Gerechtigkeit. Hinzu kommt, daß das geltende Strafrecht in mancher Hinsicht zwischen vorsätzlichen und fahrlässigen Taten unterscheidet. So ist z. B. Teilnahme nur an vorsätzlichen Taten möglich. Nach § 25 Abs. 2 Nr. 2 StGB hat das Gericht eine Strafaussetzung zur Bewährung zu widerrufen, wenn der Verurteilte wegen eines vorsätzlichen Vergehens unter bestimmten weiteren Voraussetzungen zu Freiheitsstrafe verurteilt wird; die Strafschärfung für gefährliche Gewohnheitsverbrecher nach § 20 a StGB ist nur zulässig, wenn der Täter vorsätzliche Taten begangen hat. Würde das Gesetz die Fälle, in denen die Tathandlung vorsätzlich begangen, die Gefahr aber nur fahrlässig verursacht wird, unterschiedslos mit denen zusammenziehen, in denen die Tat in vollem Umfang fahrlässig begangen wird, so wäre es für die Rechtsprechung wohl ausgeschlossen, diese Taten für einen Teilbereich gleichwohl als Vorsatztaten im Sinne der angegebenen besonderen strafrechtlichen Vorschriften zu behandeln. Ein solches Ergebnis wäre beim Tatbestand des gefährlichen Eingriffs in den Verkehr nicht sinnvoll. Mit der vorgeschlagenen Unterscheidung ermöglicht der Entwurf die Auslegung, daß eine Tat als vorsätzliche Tat anzusehen ist, wenn der Täter die Tathandlung vorsätzlich begeht, die Gefahr aber nur fahrlässig verursacht. Ein weiterer Gesichtspunkt für die Unterscheidung ergibt sich schließlich auch daraus, daß Absatz 6 die Rechtsfolgen der tätigen Reue für die beiden Fallgruppen verschieden regelt.

Absatz 6 sieht für den Fall der tätigen Reue zugunsten des Täters die Möglichkeit der Strafmilderung oder des Absehens von Strafe und bei Fahrlässigkeitstaten Straffreiheit vor. Im Bereich der Tatbestände, die eine konkrete Gefährdung des geschützten Rechtgutes voraussetzen, reicht die allgemeine Vorschrift über den strafbefreienden Rücktritt vom Versuch, wie sie § 46 StGB enthält, oft nicht aus, um den kriminalpolitischen Bedürfnissen gerecht zu werden, die im Falle tätiger Reue auftreten. Die Eigentümlichkeit der Gefährdungsdelikte liegt darin, daß schon der Eintritt der Gefahr und nicht erst der eines Schadens für die Vollendung der Tat genügt. Deshalb kann die Beseitigung der Gefahr vor dem Eintritt eines Schadens nicht mehr als Rücktritt vom Versuch gewertet werden. Diese Eigentümlichkeit der Gefährdungsdelikte, die kriminalpolitisch durchaus erwünscht ist, um mit den Mitteln des Strafrechts frühzeitig eingreifen zu können, erweist sich in gewissen Fällen als nachteilig, wenn es sich um die tätige Reue handelt. Aus diesem Grunde sieht Absatz 6 für den Fall, daß der Täter die von ihm verursachte Gefahr abwendet, bevor ein Schaden oder jedenfalls ein nennenswerter Schaden eingetreten ist, Vergünstigungen vor. — Die Vorschrift unterscheidet zwei Gruppen von Straftaten. Bei den Taten nach Absatz 1, 3 und 4, die entweder reine Vorsatztaten oder Taten sind, bei denen der Täter jedenfalls die eigentliche Tathandlung vorsätzlich begeht, soll es dem Gericht überlassen bleiben, ob es von Strafe absehen, die Strafe mildern oder eine Vergünstigung versagen will. Bei den Fahrlässigkeitstaten des Absatzes 5 soll dagegen die tätige Reue stets zur Straffreiheit führen. Dieser Unterschied ist mit Rücksicht auf den geringeren Unrechts- und Schuldgehalt der reinen Fahrlässigkeitstaten und vor allem auch durch ihren minderen Grad von Gefährlichkeit begründet.

Als Handlung tätiger Reue läßt es Absatz 6 genügen, wenn der Täter die zum Tatbestand gehörende Gefahr abwendet, bevor ein erheblicher Schaden entsteht. Unter Abwenden der Gefahr ist sowohl der Fall zu verstehen, daß der Täter den Eintritt der Gefahr verhindert, als auch der Fall, daß er die bereits eingetretene Gefahr wieder beseitigt. In diesem Sinne wird der Begriff auch sonst in Gesetzen verstanden, so etwa in § 153 c StPO. Die tätige Reue ist auch dann noch beachtlich, wenn schon ein gewisser Schaden eingetreten ist; er darf nur noch nicht erheblich sein. — Satz 3 des Absatzes 5 übernimmt einen schon in § 49 a Abs. 4 StGB enthaltenen Rechtsgedanken. Bemüht sich der Täter freiwillig und ernsthaft darum, die Gefahr abzuwenden, so ist dieses Verhalten als tätige Reue auch dann anzusehen, wenn die Gefahr ohne sein Zutun abgewendet wird.

Zu § 315 a — Gefährdung des Bahn-, Schiffs- oder Luftverkehrs

Die Tatbestände des Absatzes 1 sind im geltenden Recht nicht enthalten. Während die Nummer 1 lediglich der Anpassung an die Tatbestände der Straßenverkehrsgefährdung dient und deshalb dort in vergleichbarer Form vorkommt (Näheres vgl. § 315 c Abs. 1 Nr. 1 und die Begründung dazu), hat die Nummer 2 selbständige Bedeutung. Sie ist eine Blankettvorschrift und bezieht sich auf grob pflichtwidrige Verstöße von Fahrzeugführern oder sonst für die Sicherheit Verantwortlichen, die gegen Rechtsvorschriften zur Sicherung des Bahn-, Schiffs- oder Luftverkehrs verstoßen. Sie verfolgt den Zweck, die durch die Einschränkung des § 315 Abs. 1 StGB entstandenen und in der Begründung näher aufgezeigten Lücken im Umfang des kriminalpolitischen Bedürfnisses zu schließen. Daraus folgt, daß sie kein umfassender spezieller Tatbestand für den genannten Personenkreis sein kann. Da sie für diesen lediglich die Möglichkeiten strafbarer Verkehrsgefährdung erweitert, hat sie nur subsidiäre Bedeutung und tritt gegenüber § 315 als dem schwereren Gesetz, das unterschiedslos für jedermann gilt, zurück. Die Beschränkung des Anwendungsbereichs auf die für die Sicherheit Verantwortlichen erklärt sich daraus, daß die Sicherheit der Fahrgäste und Beförderungsgüter des Bahn-, Schiffs- und Luftverkehrs weitgehend diesen Personen, die durch ständig wiederholte Belehrung eingehend über ihre Pflichten unterrichtet werden, anvertraut werden muß. Da hier die Abwicklung des Verkehrs im allgemeinen nur durch die Zusammenarbeit einer Vielzahl von Menschen bewältigt werden kann und deshalb die Gefahrenquellen und die Möglichkeiten des Versagens außerordentlich mannigfaltig sind, ist es nicht möglich, in Anlehnung an die Tatbestände der Straßenverkehrsgefährdung (vgl. dazu § 315 c Abs. 1 Nr. 2) bestimmte, typischerweise gefährliche Verhaltensweisen herauszuschälen und die übrigen dem Nebenstrafrecht zu überlassen. Mit Rücksicht auf die gegenüber dem Straßenverkehr größeren und vielgestaltigeren Gefahren ist es unerläßlich, alle Verstöße gegen Rechtsvorschriften zur Sicherung des Verkehrs zu erfassen und die gebotene Einschränkung durch das Merkmal der groben Pflichtwidrigkeit herbeizuführen. Das trifft vor allem auch auf den Schiffsverkehr zu, für den interessierte Kreise eine Beschränkung des Tatbestandes auf einzelne besonders gefährliche Begehungsformen gefordert haben. Daß die Vorschrift nicht aus sich selbst, sondern erst im Zusammenhang mit den für die jeweils betroffene Verkehrsart geltenden Sicherheitsvorschriften verständlich ist, fällt gegenüber dem bestehenden kriminalpolitischen Bedürfnis nur als geringfügiges Bedenken ins Gewicht; denn der Tatbestand richtet sich ausschließlich an Personen, die mit den für sie maßgebenden Sicherheitsvorschriften gründlich vertraut sind oder mindestens vertraut sein müssen. Unter Rechtsvorschriften zur Sicherung des Bahn-, Schiffs- und Luftverkehrs sind solche zu verstehen, die nach ihrem Inhalt der Sicherung des Verkehrs dienen; ob sie als solche bezeichnet sind, ist unerheblich. Solche Vorschriften enthalten z. B. im Bereich der Eisenbahn die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 (Reichsgesetzbl. II S. 541), zuletzt geändert durch Verordnung vom 20. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 2421), im Bereich der Seeschiffahrt die Seeschiffahrtstraßen-Ordnung i. d. F. vom 18. März 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 184), zuletzt geändert durch Verordnung vom 10. Dezember 1961 (Bundesgesetz-

bl. II S. 1671), im Bereich der Binnenschiffahrt die Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1137), zuletzt geändert durch Verordnung vom 27. März 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 297) und im Bereich der Luftfahrt die Verordnung über den Luftverkehr vom 21. August 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 659), zuletzt geändert durch Verordnung vom 15. September 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 1371). Andere Rechtsvorschriften zur Sicherung des Verkehrs sind vielfach auch in Sonderregelungen enthalten. Nicht hierher gehören allerdings die Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften, die nach herrschender Auffassung nicht als Rechtsverordnungen anzusehen sind. Verstöße gegen diese Bestimmungen haben im wesentlichen arbeits- und zivilrechtliche Folgen und können überdies nach § 850 RVO mit einer Ordnungsstrafe geahndet werden. Daß im übrigen zur Einschränkung der Strafbarkeit abweichend von § 315 c Abs. 1 Nr. 2 des Entwurfs und von § 315 a Abs. 1 Nr. 4 StGB auf grob pflichtwidriges und nicht auf grob verkehrswidriges und rücksichtsloses Verhalten des Täters abgestellt wird, ergibt sich aus den unterschiedlichen tatsächlichen Verhältnissen in den verschiedenen Verkehrsarten; wo in der Regel viele Menschen Teilbeiträge zu den einzelnen Verkehrsvorgängen erbringen, eignet sich das Merkmal der Rücksichtslosigkeit zur Begründung der Strafbarkeit nicht.

Die Strafe für Verkehrsgefährdungen nach Absatz 1 beträgt Gefängnis bis zu fünf Jahren. Sie bleibt angemessen hinter der Strafdrohung des § 315 Abs. 1 zurück, reicht andererseits aber aus, um auch schwere Taten angemessen zu ahnden.

Nach Absatz 2 ist der Versuch nur in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 strafbar. Wegen des Blankettcharakters der Nummer 2 des Absatzes 1 könnte die Strafdrohung für den Versuch in einer nicht übersehbaren Zahl von Fällen zu unerwünschten Ergebnissen führen.

Bei den Strafdrohungen des § 315 a wird im Gegensatz zu § 315 darauf verzichtet, drei verschiedene Strafrahmenstufen zu bilden. Es wird vielmehr in Absatz 3 — ebenso wie im geltenden Recht — der insgesamt vorsätzlichen Tat die fahrlässige Begehung gegenübergestellt. Diese Vereinfachung empfiehlt sich, weil die Gründe, die bei § 315 die Differenzierung nahelegen, hier nur zu einem geringen Teil zutreffen. Während es sich dort überwiegend um gefährliche Eingriffe von außen in bestimmte Geschehensabläufe handelt, bei denen der vorsätzlichen Gefährdung regelmäßig ein viel schwererer Unrechts- und Schuldgehalt innewohnt als der nur fahrlässigen, befaßt sich § 315 a überwiegend mit falschem Verhalten im Verkehr, bei dem nach den Erfahrungen der Praxis Vorsatz und Fahrlässigkeit — sowohl tatsächlich wie auch im Hinblick auf die Beweisfrage — oft ununterscheidbar ineinander übergehen. Die Dreistufung der Strafrahmen würde hier die gerichtliche Praxis nur erschweren, ohne für die gerechte Behandlung der Taten einen wirklichen Gewinn zu bringen.

Im Gegensatz zu der Regelung bei den gefährlichen Eingriffen in den Verkehr (§ 315 Abs. 6, § 315 b Abs. 6), aber in Übereinstimmung mit den Tatbeständen der Gefährdung im Straßenverkehr (§ 315 c) sieht der Entwurf hier eine Vergünstigung wegen tätiger Reue nicht vor. Dieser auffallende Unterschied ist in der Natur der Sache begründet. Er ergibt sich daraus, daß die §§ 315 a und 315 c überwiegend nur das Fehlverhalten von Fahrzeugführern oder anderen für die Sicherheit verantwortlichen Personen unmittelbar im Verkehrsablauf mit Strafe bedrohen, während die §§ 315 und 315 b vornehmlich beeinträchtigende Eingriffe von außen in den Verkehr treffen wollen. Wer sich als Verkehrsteilnehmer falsch verhält, kann nicht etwa deshalb von Strafe verschont werden, weil er die verschuldete Gefahr durch geschicktes Fahren gemeistert hat oder weil er nach längerer Fahrt in trunkenem Zustand nicht weitergefahren ist. Abgesehen davon, daß die Anerkennung tätiger Reue hier unwiderlegbaren Ausreden Tür und Tor öffnete, paßt der Gedanke in diesen Zusammenhang überhaupt nicht recht. Soweit Zuwiderhandlungen im fließenden Verkehr Gefahren verursachen, handelt es sich meist um Situationen, die für alle betroffenen Verkehrsteilnehmer unter Einschluß des Täters die nahe Wahrscheinlichkeit eines Schadens begründen. Diese sind deshalb regelmäßig auch alle daran interessiert, die Gefahr zu überwinden. Sogar der Täter wird sich aus Selbsterhaltungstrieb um die Abwendung der Gefahr mindestens von dem Zeitpunkt an bemühen, in dem er erkennt, daß er selbst Schaden zu nehmen droht. Unter solchen Umständen die freiwillige Gefahrabwendung strafrechtlich zu begünstigen, wäre sinnwidrig und würde aller Voraussicht nach den Kampf gegen die Verkehrsgefahren in gefährlicher Weise schwächen. Es ist allerdings einzuräumen, daß § 315 a Abs. 1 Nr. 2 auch Sachverhalte trifft, die den Taten nach § 315 Abs. 1 im Einzelfall verwandt sind und bei denen ein gewisses Bedürfnis für die Anerkennung der tätigen Reue nicht zu leugnen ist. Diese Sachverhalte lassen sich jedoch aus dem Tatbestand nicht ausscheiden, ohne daß zugleich das Gebot rechtsstaatlicher Bestimmheit verletzt wird. Außerdem ist ihnen allen gemeinsam, daß die Tat von Trägern besonderer Pflichten begangen wird, denen gegenüber die Zulassung tätiger Reue als ungerechtfertigte Milde des Gesetzes aufgefaßt werden könnte. In besonders gelagerten Härtefällen dürfte die Rechtsprechung übrigens nicht gehindert sein, die Rücktrittsvorschrift zugunsten des Täters unter der Voraussetzung analog anzuwenden, daß der gesetzgeberische Grund für die Privilegierung der tätigen Reue vorliegt.

Zu § 315 b — Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr

Die Vorschrift tritt an die Stelle des § 315 a Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 und Abs. 3 StGB. Dabei weicht der Tatbestand des Absatzes 1 sachlich vom geltenden Recht lediglich insofern ab, als er die Tathandlung der Vornahme eines ähnlichen Eingriffs im Verhältnis zu den übrigen Begehungsformen durch das Erfordernis gleicher Gefährlichkeit näher erläutert und statt der „Gemeingefahr" eine Gefahr für Leib oder Leben eines anderen oder für fremde

Sachen von bedeutendem Wert voraussetzt. Beide Änderungen sieht der Entwurf auch in § 315 Abs. 1 vor, so daß insoweit auf die Begründung zu dieser Vorschrift verwiesen werden kann. Wenn im übrigen in Nummer 1 der Ausdruck „Beförderungsmittel" durch „Fahrzeuge" ersetzt wird, hängt das damit zusammen, daß im Straßenverkehr als Beförderungsmittel nur Fahrzeuge vorkommen und der Begriff des Fahrzeuges allgemeinverständlicher zum Ausdruck bringt, was gemeint ist.

Daß im Absatz 1 im Gegensatz zu § 315 aber in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht das Geben falscher Zeichen oder Signale als Begehungsform nicht erwähnt wird, ist sachlich begründet. Im Straßenverkehr darf die falsche Richtungsanzeige des in Bewegung befindlichen Fahrzeuges für sich allein nicht ausreichen, um den Tatbestand zu erfüllen. Das würde bei Fahrlässigkeitstaten (Absatz 5) zu unangemessenen Ergebnissen führen. Außerdem stände es im Widerspruch zu dem systematischen Aufbau der Tatbestände über die Gefährdung des Straßenverkehrs; denn danach sind dem § 315c ersichtlich alle Handlungen zugeordnet, die sich in der Verletzung einer für den Verkehr geltenden Verhaltensregel erschöpfen, während § 315b vornehmlich Eingriffe in die Verkehrssicherheit von außen abwehren und im fließenden Verkehr begangene Handlungen nur insoweit erfassen soll, als sie nicht nur fehlerhafte Verkehrsteilnahme sind. Es muß deshalb genügen, daß schwerwiegende Fälle falscher Zeichen- oder Signalgebung, namentlich solche mittels fester Anlagen, oft unter dem Gesichtspunkt des „ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriffs" erfaßt werden können. Im Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr kommt dagegen den falschen Zeichen und Signalen eine ungleich viel größere Bedeutung zu; hier verursachen sie regelmäßig und typischerweise eine schwere Betriebsgefahr, deren wirksame strafrechtliche Bekämpfung nicht davon abhängen darf, ob zufällig auch das Merkmal des „ähnlichen Eingriffs" verwirklicht ist.

Die Strafe für Taten nach Absatz 1 beträgt in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht Gefängnis bis zu fünf Jahren. Sie bleibt hinter der für die gefährlichen Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr angemessen zurück. Darüber ist in der Begründung zu § 315 Näheres ausgeführt.

Die Absätze 2 bis 6 sind den entsprechenden Vorschriften des § 315, die für die anderen Verkehrsarten gelten, nachgebildet; sie berücksichtigen in den Strafrahmen die vergleichsweise geringere Gefährlichkeit der Eingriffe in den Straßenverkehr. Darüber ist in der Begründung zu § 315 bereits das Erforderliche gesagt.

Zu § 315 c — Gefährdung des Straßenverkehrs —

Die Vorschrift übernimmt mit einer Anzahl von Änderungen und Ergänzungen, die sich überwiegend aus den Erfordernissen der Verkehrssicherheit ergeben, den Inhalt des geltenden § 315 a Abs. 1 Nr. 2 bis 4 StGB. Folgende wesentlichen Unterschiede sind hervorzuheben:

Der Entwurf setzt nicht mehr voraus, daß der Täter durch sein Verhalten „die Sicherheit des Straßenverkehrs beinträchtigt"; es genügt vielmehr, daß er „im Straßenverkehr" handelt. Aus der Fassung des geltenden Rechts ist die Streitfrage erwachsen, ob die Vorschrift nur die am Verkehr teilnehmenden oder auch die neben der Straße befindlichen Personen und Sachen schützt. Die Frage wird deutlich an dem Beispiel, daß ein betrunkener Kraftfahrer auf einsamer Straße von der Fahrbahn abkommt und einen auf dem Felde pflügenden Bauern der im Tatbestand beschriebenen Gefahr aussetzt. Daß ein praktisches Bedürfnis besteht, Fälle dieser Art einzubeziehen, bedarf keiner näheren Begründung. Die Rechtsprechung hat deshalb schon das geltende Recht in diesem weiteren Sinne ausgelegt. Die Neufassung räumt insoweit jeden Zweifel aus.

Der Entwurf setzt im Gegensatz zu § 315a StGB auch nicht mehr voraus, daß der Täter durch sein Verhalten eine „Gemeingefahr" herbeiführt. Er läßt vielmehr „eine Gefahr für Leib oder Leben eines anderen oder für fremde Sachen von bedeutendem Wert" genügen. Eine entsprechende Änderung der Rechtslage ist für alle Tatbestände der Verkehrsgefährdung vorgesehen. In der Begründung zu § 315 ist darüber Näheres ausgeführt.

Im übrigen sind in der Nummer 1 des Absatzes 1 die Nummern 2 und 3 des § 315 a Abs. 1 StGB unter einem einheitlichen Gesichtspunkt zusammengefaßt. Die getrennte und überwiegend nur im sprachlichen Ausdruck unterschiedliche Regelung des Rauschzustandes auf der einen und der übrigen geistigen oder körperlichen Mängel auf der anderen Seite wird aufgegeben; denn für beide Bereiche kommt es einheitlich darauf an, ob der Täter infolge seines Zustandes nicht in der Lage ist, sein Fahrzeug sicher zu führen. Des im geltenden Recht enthaltenen und auf § 2 Abs. 1 StVZO zurückgehenden besonderen Hinweises auf die Vorsorge, daß der Täter andere nicht gefährdet, bedarf es hier nicht. Wenn die Vorsorge von der Art ist, daß sie den Täter in die Lage versetzt, sich sicher im Verkehr zu bewegen, ist der Tatbestand nicht erfüllt. Reicht sie aber dazu nicht aus, dann darf der Täter am Verkehr nicht teilnehmen; eine solche Vorsorge ist ungenügend und kann ihn nicht entlasten.

Die Nummer 2 des Absatzes 1 ist gegenüber dem § 315 a Abs. 1 Nr. 4 StGB wesentlich erweitert. Die unter Buchstabe a genannte Begehungsform des Nichtbeachtens der Vorfahrt entspricht dem geltenden Recht. — Buchstabe b betrifft Fahrfehler beim Überholvorgang. Künftig soll nicht nur das falsche Überholen, sondern darüber hinaus auch jedes falsche Fahren bei Überholvorgängen erfaßt werden. Die Praxis hat hier eine empfindliche Lücke erkennbar gemacht. An jedem Überholvorgang sind stets mindestens zwei Fahrzeuge beteiligt, nämlich das überholende und das überholte Fahrzeug. Verhält sich der Führer des überholenden Fahrzeugs falsch, so wird er durch das geltende Recht erfaßt. Begeht jedoch der Führer des anderen Fahrzeuges einen Verkehrsverstoß, so ist er nicht betroffen; denn er überholt nicht. Nun zeigt aber die Erfahrung, daß es oft zu schweren Unfällen kommt, weil der Führer des Fahrzeuges, das überholt wird, etwa durch Ausscheren auf die linke Fahrbahn, durch Wenden oder durch Beschleunigen

seiner Geschwindigkeit gegen die Verkehrsregeln verstößt. Solches Verhalten bildet namentlich für den Schnellverkehr auf Autobahnen und anderen vergleichbaren Straßen eine besonders häufige und schwerwiegende Gefahrenquelle. Die Neufassung soll auch diese Fälle in den Tatbestand einbeziehen. — Buchstabe c ist neu. Er behandelt das falsche Fahren an Fußgängerüberwegen. Die Praxis hat gezeigt, daß es gerade hier infolge grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen Verhaltens von Kraftfahrzeugführern häufig zu schweren Unfällen kommt. Als besonders gefährlich hat sich dabei die Unsitte erwiesen, links an einem vor dem Fußgängerüberweg haltenden Fahrzeug, das den Fußgängern den Weg freimachen will, vorbeizufahren. Gegen Gefährdung solcher und ähnlicher Art soll der neue Tatbestand einen wirksamen Strafschutz gewähren; bisher wird in der Öffentlichkeit der Schutz der Fußgänger überwiegend noch als nicht ausreichend empfunden. — Buchstabe d betrifft die übermäßige Geschwindigkeit an bestimmten Gefahrstellen. Über das geltende Recht hinaus werden hier auch die Bahnübergänge erwähnt, weil sie gleichviel, ob sie unbeschrankt oder mit Schranken versehen sind, neben den Straßenkreuzungen und -einmündungen zu den besonders bedeutsamen Gefahrpunkten gehören. — Buchstabe e droht unter den übrigen Voraussetzungen des Tatbestandes dem Strafe an, der an unübersichtlichen Stellen nicht die rechte Seite der Fahrbahn einhält. Dieser Fahrfehler, der vor allem in der Form des sogenannten Kurvenschneidens vorkommt und auch sonst den Gegenverkehr auf das schwerste gefährden kann, gehört nach den Ergebnissen der Unfallstatistik zu einem der häufigsten und zugleich gefährlichsten Verkehrsdelikte. Er bleibt in dieser Hinsicht hinter den Begehungsformen des geltenden § 315 a Abs. 1 Nr. 4 StGB kaum zurück. Seine Einbeziehung in den Tatbestand der Verkehrsgefährdung ist deshalb folgerichtig und zur Sicherung des Straßenverkehrs auch unerläßlich. Dabei wird bemerkt, daß der Tatbestand nicht schon dann verwirklicht ist, wenn der Täter seine Pflichten aus § 8 Abs. 2 StVO verletzt, d. h. auf der rechten Seite der Fahrbahn nicht rechts fährt oder unter bestimmten Voraussetzungen nicht die äußerste rechte Seite der Fahrbahn einhält. Solches Verhalten mag im Einzelfall durchaus gefährlich sein; zu den Hauptunfallursachen gehört das Nichtrechtsfahren aber nur insoweit, als die rechte Seite der Fahrbahn verlassen und damit der Gegenverkehr unmittelbar in Mitleidenschaft gezogen wird. — Die Buchstaben f und g dienen der Klärung einer Zweifelsfrage. Die Rechtsprechung hat bisher angenommen, daß das Wenden auf der Autobahn und das ungenügende Kenntlichmachen haltender oder liegengebliebener Fahrzeuge als „Bereiten eines Hindernisses" im Sinne des § 315 a Abs. 1 Nr. 1 StGB anzusehen sei. Um zu verhindern, daß diese Fälle — mit der Begründung, § 315 c Abs. 1 Nr. 2 zähle alle Verhaltensweisen abschließend auf, die sich in einer fehlerhaften Verkehrsteilnahme erschöpften — aus dem Anwendungsbereich der Straßenverkehrsgefährdung ganz ausscheiden, werden sie hier ausdrücklich genannt.

Die Strafe für Taten nach Absatz 1 beträgt in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht Gefängnis bis zu fünf Jahren. Was die Strafbarkeit des Versuchs und der fahrlässigen Tat (Absätze 2, 3) sowie den Verzicht auf eine Vergünstigung wegen tätiger Reue betrifft, ist die Rechtslage dieselbe wie bei § 315 a. Auf die Begründung zu den genannten Vorschriften wird verwiesen.

Im Gegensatz zu dem Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs aus der 3. Wahlperiode wird bei der Straßenverkehrsgefährdung die Einziehung des Fahrzeuges, das der Täter bei der Tat benutzt hat, nicht zugelassen. Da eine solche Vorschrift lediglich für vorsätzliche Taten, die nach den Erfahrungen der Praxis nur in seltenen Ausnahmefällen bewiesen werden können, in Frage kommt, würde sie nur geringe praktische Bedeutung erlangen und infolge ihres engen Anwendungsbereichs wahrscheinlich auch keine große vorbeugende Wirkung entfalten. Der Entwurf trägt deshalb den gegen die Einziehung in der Öffentlichkeit erhobenen Bedenken Rechnung.

Zu § 316 — Schienenbahnen im Straßenverkehr —

Die Vorschrift nimmt aus dem Anwendungsbereich der Tatbestände über die Gefährdung des Bahnverkehrs die Schienenbahnen aus, die am Straßenverkehr teilnehmen. Sie weicht vom geltenden Recht (§ 315 StGB) insofern ab, als sie für die Zuweisung der Schienenbahnen zu der jeweils in Frage kommenden Verkehrsart nicht auf das formale Merkmal der „Schienenbahn auf besonderem Bahnkörper", sondern materiell auf die Teilnahme am Straßenverkehr abstellt. Die Neuregelung beruht auf dem Gedanken, daß für alle Teilnehmer am Straßenverkehr einheitlich dieselbe Rechtsordnung gelten muß. Wollte man einzelne Beförderungsmittel, nur weil sie auch in einer anderen Verkehrsart vorkommen, strafrechtlich anders behandeln als die übrigen, würden sich für die Verkehrsteilnehmer Vergünstigungen und Benachteiligungen ergeben, die mit sachlichen Gründen nur schwer erklärbar wären und die wahrscheinlich auch für das Verhalten im Verkehr zu Unsicherheit führen müßten. Für die Zuordnung einer Schienenbahn zu den Vorschriften über den Schutz des Straßenverkehrs kommt es deshalb ausschließlich darauf an, ob sie am Straßenverkehr teilnimmt. Das mag im allgemeinen nicht zutreffen, wenn sie auf besonderem Bahnkörper verkehrt. Immer ist das jedoch nicht der Fall. Es kommt vielmehr darauf an, ob der Führer der Schienenbahn nach den Verkehrsverhältnissen im Einzelfall als verpflichtet angesehen werden muß, sein Fahrverhalten ganz allgemein, und nicht nur bei erkennbar drohender Gefahr, nach dem ihn umgebenden Straßenverkehr zu richten. An dieser Voraussetzung wird es im allgemeinen fehlen, wenn die Verkehrsanlagen einer Schienenbahn so eingerichtet sind, daß die Benutzung des Straßenraumes, der zur Aufnahme der Gleise dient, schon aus technischen Gründen für andere Verkehrsteilnehmer gesperrt ist; das gleiche dürfte auch für Kreuzungsbereiche gelten, in denen der besondere Bahnkörper eine Straße kreuzt und die Bahn den Vorrang hat (BGHSt. 15, 9).

In Grenzfällen wird es nicht immer leicht sein zu klären, ob eine bestimmte, gegen die Bahn ge-

richtete Handlung den Straßenverkehr oder eine andere Verkehrsart gefährdet hat. Diese Schwierigkeit ergibt sich daraus, daß ebenso wie im geltenden Recht eine und dieselbe Bahn teils nach §§ 315, 315 a und teils nach den §§ 315 b, 315 c Strafschutz genießen kann, weil sie nur auf Teilstrecken am Straßenverkehr teilnimmt. Dieses Ergebnis, das mancherlei Rechtsfragen namentlich im Hinblick auf Taten mit sich bringt, die außerhalb des Streckenkörpers, etwa im Depot der Bahn, begangen werden, muß hingenommen werden; denn es ist bei den gegebenen Verhältnissen ausgeschlossen, den Charakter sämtlicher Eisen- und Straßenbahnen für die von ihnen befahrenen Strecken einheitlich zu bestimmen. Dabei kann man namentlich nicht auf die gewerberechtliche Zulassung als Eisenbahn oder als Straßenbahn abstellen, weil diese von zahlreichen, den sachlichen Unterschied der beiden Verkehrsarten nicht betreffenden Zufälligkeiten abhängt. Auch eine Anknüpfung an den überwiegenden Charakter einer Bahn erweckt Bedenken, weil ein solches Übergewicht häufig nicht feststellbar ist, und weil es sich auch nicht rechtfertigen ließe, die strengeren Vorschriften der §§ 315 und 315 a auch da anzuwenden, wo die Bahn auf längeren Strecken unmittelbar am Straßenverkehr teilnimmt und sich möglicherweise von anderen Straßenbahnen, die denselben Teilabschnitt benutzen, überhaupt nicht unterscheidet. Um die dargelegten Abgrenzungsschwierigkeiten zu überwinden, ist von verschiedener Seite angeregt worden, die Tatbestände der Gefährdung des Bahn-, Schiffs- und Luftverkehrs auf der einen und des Straßenverkehrs auf der anderen Seite überhaupt zusammenzufassen und sie einer einheitlichen Strafdrohung zu unterwerfen. Dagegen bestehen jedoch Bedenken, die im Zusammenhang mit der Strafdrohung des § 315 Abs. 1 dargelegt sind.

Artikel 2

Änderung der Strafprozeßordnung

Zu Nummer 1 (§ 111 a) — Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis

Die Notwendigkeit einer Neufassung des § 111 a StPO ergibt sich in erster Linie aus der Tatsache, daß bei der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis die Möglichkeit vorgesehen wird, die Zeit der vorläufigen Entziehung oder einer Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins bei der Festsetzung der Sperre und ihrer Berechnung zu berücksichtigen (vgl. § 42 n Abs. 4 bis 6 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 3 und die Begründung dazu). Außerdem sind in der Rechtsprechung erhebliche Meinungsverschiedenheiten darüber entstanden, in welchem rechtlichen Verhältnis die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis zu einer vorläufigen, den Führerschein betreffenden Maßnahme der Sicherstellung nach § 94 StPO steht. Das hat zu einer sehr unterschiedlichen Handhabung des § 111 a StPO in den Fällen geführt, in denen der Führerschein am Tatort in Verwahrung genommen oder beschlagnahmt worden ist. Ein Teil der Strafverfolgungsbehörden führt unverzüglich nach der Einbehaltung des Führerscheins eine Entscheidung über die vorläufige Entziehung herbei. Ein anderer Teil stützt sich dagegen auf die Vorschriften über die Nachprüfung der Beschlagnahme nach § 98 StPO und hält deshalb nach einer Beschlagnahme des Führerscheins eine Entscheidung über die vorläufige Entziehung überhaupt nicht für erforderlich. Dieser Standpunkt wird durch die Rechtsprechung zahlreicher Gerichte bestätigt, die eine vorläufige Entziehung ablehnen, wenn sich der Führerschein auf Grund einer Maßnahme nach § 94 StPO in amtlicher Verwahrung befindet; denn in diesen Fällen sei die vorläufige Entziehung nicht erforderlich, um die Allgemeinheit vor weiterer Gefährdung zu schützen (§ 111 a Abs. 1 StPO). Schließlich besteht bei einigen Strafverfolgungsbehörden auch die Übung, eine Entscheidung über die vorläufige Entziehung nur dann herbeizuführen, wenn sich der Beschuldigte mit der vorläufigen Maßnahme nach § 94 StPO nicht abfindet. Soweit die Gerichte in diesen Fällen die Möglichkeit der vorläufigen Entziehung bejahen, verbinden sie mit ihr im allgemeinen die Bestätigung der Beschlagnahme des Führerscheins nach § 98 StPO. Angesichts der geschilderten Unterschiede, die für eine gleichmäßige Strafverfolgung abträglich sind, ist im Zusammenhang mit der Neufassung des § 42 m StGB eine gesetzliche Klärung geboten.

Die damit erforderliche Regelung trifft der Entwurf nach folgenden Gesichtspunkten:

Es bleibt nach wie vor möglich, bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 111 a Abs. 1 StPO entweder die Fahrerlaubnis vorläufig zu entziehen oder den Führerschein als Gegenstand, der nach § 42 m Abs. 3 Satz 2 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 3 der Einziehung unterliegt, nach § 94 StPO in Verwahrung zu nehmen, sicherzustellen oder zu beschlagnahmen. Sofern jedoch eine Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ergeht, ist diese mit allen Wirkungen auch im Hinblick auf die vorläufigen Maßnahmen des § 94 StPO ausgestattet: Wird vorläufig entzogen, so wirkt das zugleich als Anordnung oder Bestätigung der Beschlagnahme des Führerscheins (Absatz 3); insoweit bedarf es künftig keines besonderen Ausspruchs mehr. Wird die vorläufige Entziehung wegen Fehlens ihrer Voraussetzungen abgelehnt, wird sie aufgehoben oder wird im Urteil die endgültige Entziehung nicht angeordnet, so entfällt zugleich die Rechtsgrundlage für die vorläufige Maßnahme nach § 94 StPO mit der Folge, daß dem Beschuldigten sein Führerschein zurückzugeben ist (Absatz 5 Satz 1). Solange jedoch keine richterliche Entscheidung über die vorläufige Entziehung getroffen ist, kann wie bisher selbständig aus § 94 StPO vorgegangen werden; es ist also vor allem möglich, den von einer deutschen Behörde ausgestellten Führerschein am Tatort in Verwahrung zu nehmen oder zu beschlagnahmen. Wenn im Einzelfall diese vorläufige Maßnahme nach dem geltenden Recht keiner richterlichen Nachprüfung bedarf, braucht eine Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nicht herbeigeführt zu werden; sie ist allerdings auch nicht ausgeschlossen und kann in gewissen Fällen durchaus sinnvoll sein. Der Ent-

wurf hat bewußt davon abgesehen, zu einer besonderen richterlichen Entscheidung in Fällen zu zwingen, in denen kein gesetzlicher Grund für die Nachprüfung der Maßnahme nach § 94 StPO besteht; das würde nur zu einer zusätzlichen und wegen der großen Zahl der einschlägigen Verfahren auch schwerwiegenden Belastung der Gerichte führen, die weder mit Gründen der Verbesserung der Strafrechtspflege noch des Schutzes der Rechtsstellung des Beschuldigten ausreichend gerechtfertigt werden könnte. Wird jedoch eine richterliche Entscheidung über die vorläufige Maßnahme entweder nach § 98 StPO oder im Beschwerdeverfahren erforderlich, so tritt an deren Stelle unmittelbar die Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis (Absatz 4). Diese hat dann, wenn sie die vorläufige Entziehung anordnet, zugleich die Wirkung einer Bestätigung der vorausgegangenen Beschlagnahme; andernfalls ist dem Beschuldigten sein Führerschein zurückzugeben.

Mit der vorgeschlagenen Regelung wird das Verhältnis der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis zu den vorläufigen Maßnahmen nach § 94 StPO, soweit sie die Einziehung des Führerscheins vorbereiten sollen, weitgehend geklärt. Aus der Tatsache, daß diese Maßnahmen durch die richterliche Entscheidung über die vorläufige Entziehung bestätigt werden oder ihre Rechtsgrundlage verlieren, wird zu folgern sein, daß sie auch nur unter den Voraussetzungen des § 111 a Abs. 1 StPO getroffen werden dürfen. Das ist schon für das geltende Recht ohne ausreichende Grundlage im Gesetz vereinzelt angenommen worden, dürfte aber für den Entwurf nicht mehr bezweifelt werden können. Um Schwierigkeiten in der Praxis zu vermeiden, hat Absatz 1 diese Voraussetzungen aufgelockert. Er läßt für die Anordnung der vorläufigen Entziehung dringende Gründe für die Annahme genügen, daß dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis entzogen werden wird. Die bisherige weitere Voraussetzung, daß die Maßnahme erforderlich ist, um die Allgemeinheit vor weiterer Gefährdung zu schützen, entfällt. Sie wäre mit der Regelung des Absatzes 3 nicht vereinbar, da sie für eine die Einziehung sichernde Beschlagnahme des Führerscheins nicht gelten kann und andererseits die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis mit Rücksicht auf Absatz 3 an keine engeren Voraussetzungen gebunden werden darf als die Beschlagnahme. Sie ist namentlich auch deshalb überflüssig, weil die Feststellung, daß jemand zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet sei, regelmäßig auch die Feststellung seiner Gefährlichkeit für den Kraftverkehr enthält (BGHSt 7, 165). Die Verbindung beider Voraussetzungen hat zu Unsicherheit und zu unbegründeten Unterschieden in der Praxis geführt und vor allem die Grundlage für die unerwünschte Rechtsprechung geliefert, daß die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis unzulässig sei, wenn sich der Führerschein auf Grund anderer strafprozessualer Maßnahmen in amtlicher Verwahrung befinde. Dieser Fehlschluß würde die im Entwurf vorgeschlagene Regelung gefährden; er muß deshalb ausgeschlossen werden.

In der künftigen Praxis wird es bisweilen vorkommen, daß sich ein Führerschein zur Zeit der Verkündung des Urteils in amtlicher Verwahrung befindet, weil mit der Entziehung der Fahrerlaubnis zu rechnen war, daß im Urteil aber nur auf ein Fahrverbot nach § 37 StGB erkannt wird. Damit entfällt nach Absatz 5 Satz 1 der Grund für die weitere Verwahrung des Führerscheins. An dieser Rechtslage wird sich auch durch Gesetz nichts ändern lassen. Das Fahrverbot ist nur eine kurzfristige Denkzettelstrafe und läßt die Eignung des Verurteilten zum Führen von Kraftfahrzeugen unberührt. Es kann deshalb nicht durch eine vorläufige Maßnahme zum Schutz der Allgemeinheit vorweggenommen werden; das wäre mit rechtsstaatlichen Grundsätzen kaum vereinbar. Gleichwohl ist es oft nicht sinnvoll, dem Beschuldigten seinen Führerschein unmittelbar nach der Urteilsverkündung herauszugeben. Das gilt mindestens für die Fälle, in denen das Fahrverbot kurze Zeit später infolge Ablaufs der Rechtsmittelfristen oder Rechtsmittelverzichts rechtskräftig wird. Der Führerschein müßte dann sofort wieder in amtliche Verwahrung genommen werden (§ 37 Abs. 3 Satz 2 StGB). Um solche kurzen Zeiträume zu überbrücken, läßt Absatz 5 Satz 2 zu, daß die Rückgabe des Führerscheins aufgeschoben wird, wenn der Beschuldigte nicht widerspricht. Diese Zeit ist dann allerdings unverkürzt auf das Fahrverbot anzurechnen (vgl. § 450 Abs. 3 StPO i. d. F. des Artikels 2 Nr. 9).

Absatz 6 entspricht dem Absatz 3 des geltenden § 111 a StPO. Allerdings ist die Möglichkeit der Beschlagnahme eines ausländischen Fahrausweises zur Eintragung des Vermerks über die endgültige Entziehung der Fahrerlaubnis hier gestrichen worden. Es handelt sich insoweit um eine Vollstreckungsfrage, die nunmehr in § 463 b Abs. 2 StPO geregelt wird (vgl. Artikel 2 Nr. 11).

Zu Nummern 2 und 3 (§§ 232, 233) — Abwesenheitsverfahren, Entbindung vom Erscheinen in der Hauptverhandlung

Die vorgeschlagene Neufassung des § 232 Abs. 1 Satz 1 und des § 233 Abs. 1 Satz 1 StPO berücksichtigt lediglich die Tatsache, daß als neue Nebenstrafe das Fahrverbot (§ 37 StGB) eingeführt werden soll. Es ist aus Gründen der Vereinfachung sinnvoll, sowohl das Abwesenheitsverfahren als auch die Entbindung des Angeklagten von der Verpflichtung zum Erscheinen in der Hauptverhandlung zuzulassen, wenn neben den bereits im geltenden Recht genannten Strafen und Maßnahmen die Verhängung eines Fahrverbots zu erwarten ist. — Der Entwurf benutzt die Gelegenheit, zur Beseitigung von rechtlichen Zweifeln neben der Einziehung auch die rechtsähnlichen Folgen, nämlich die Vernichtung (z. B. § 13 Abs. 1 des Lebensmittelgesetzes) und die Unbrauchbarmachung (z. B. § 41 StGB), ausdrücklich zu erwähnen und klarzustellen, daß der Katalog der in den beiden Vorschriften aufgeführten Strafen und Maßnahmen erschöpfend ist.

Zu Nummer 4 (§ 245 a) — **Umfang der Beweisaufnahme**

Wie in der Einleitung bereits dargelegt wurde, hat die ständige Zunahme der Verkehrsstrafsachen zu

einer außerordentlichen Belastung der Gerichte geführt. Dabei sind vor allem die Verfahren wegen Verkehrsübertretungen, die zahlenmäßig besonders stark angewachsen sind, in einem Umfang in den Vordergrund gerückt, daß ihre prozeßordnungsmäßige Erledigung die sachgerechte Behandlung bedeutsamerer Verkehrsstrafsachen, die für den Beschuldigten und die von der Tat Betroffenen ungleich viel einschneidender sind, zu gefährden droht. Es müssen deshalb unter behutsamer Abwägung der Interessen einer um die Erhaltung ihrer Funktionsfähigkeit bemühten Strafrechtspflege und des um ausreichenden Rechtsschutz besorgten Staatsbürgers Wege gefunden werden, auf denen die gebotene Entlastung erreicht wird, ohne daß sich zugleich die Rechtsstellung des Beschuldigten in nicht vertretbarer Weise verschlechtert. Als eine hierzu brauchbare Maßnahme bietet sich die vorgeschlagene Einfügung des § 245 a StPO geradezu an; denn der Entwurf will damit nur einen Rechtszustand wiederherstellen, der in Deutschland lange Zeit gegolten hat und der durch den Bundesgesetzgeber entgegen dem Vorschlag der Bundesregierung zwar beseitigt, aber für das Privatklageverfahren und das Bußgeldverfahren bei Ordnungswidrigkeiten ausdrücklich bestätigt worden ist.

In der ursprünglichen Fassung enthielt die Strafprozeßordnung in § 244 Abs. 2 eine Vorschrift folgenden Wortlauts: „In den Verhandlungen vor den Schöffengerichten und vor den Landgerichten in der Berufungsinstanz, sofern die Verhandlung vor letzteren eine Übertretung betrifft oder auf erhobene Privatklage erfolgt, bestimmt das Gericht den Umfang der Beweisaufnahme, ohne hierbei durch Anträge, Verzichte oder frühere Beschlüsse gebunden zu sein." Auf Grund der Verordnung über Gerichtsverfassung und Strafrechtspflege vom 4. Januar 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 15) ist diese Regelung in der Neufassung der Strafprozeßordnung vom 22. März 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 299) nach § 245 Abs. 2 auf den Amtsrichter erstreckt worden. Das Gesetz zur Änderung der Strafprozeßordnung vom 22. Dezember 1925 (Reichsgesetzbl. I S. 475) hat den § 245 Abs. 2 erneut dahin geändert, daß in den Verhandlungen vor dem Amtsrichter, den Schöffengerichten und den Landgerichten das Gericht nur dann den Umfang der Beweisaufnahme bestimmt, wenn es sich um Übertretungs- oder Privatklagesachen handelt. Diese Vorschrift ist in der Folgezeit geltendes Recht geblieben, aber durch Artikel 3 § 1 des Kap. I des 1. Teils der Verordnung des Reichspräsidenten über Maßnahmen auf dem Gebiete der Rechtspflege und Verwaltung vom 14. Juni 1932 (Reichsgesetzbl. I S. 285) überlagert worden. Dort war mit Rücksicht auf die damalige Notlage vorgesehen, daß in Verhandlungen vor dem Amtsrichter, dem Schöffengericht und dem Landgericht der Umfang der Beweisaufnahme nach freiem Ermessen des Gerichts bestimmt werde. Nach dem Kriege hat die Bundesregierung in dem Entwurf eines Gesetzes zur Wiederherstellung der Rechtseinheit auf dem Gebiete der Gerichtsverfassung, der bürgerlichen Rechtspflege, des Strafverfahrens und des Kostenrechts — Drucksache Nr. 530 der 1. Wahlperiode — empfohlen, die Frage in der Weise zu regeln, daß die Gerichte bei Übertretungen und in Privatklagesachen den Umfang der Beweisaufnahme unbeschadet des § 244 Abs. 2 bestimmen (§ 244 Abs. 4 Satz 1, § 245 Abs. 2, § 384 Abs. 2 StPO i. d. F. des angegebenen Entwurfs). Der Vorschlag ist jedoch nicht Gesetz geworden, weil im Ausschuß für Rechtswesen und Verfassungsrecht des Bundestages grundsätzliche Bedenken gegen eine solche Beschränkung der Beweisaufnahme im Verfahren auf öffentliche Klage — also in den Übertretungssachen — bestanden; im Privatklageverfahren ist dagegen die entsprechende Beschränkung eingeführt worden (§ 384 Abs. 2 StPO). Dieser Standpunkt des Gesetzgebers ist nicht frei von inneren Widersprüchen; denn es läßt sich mit sachlichen Gründen nicht erklären, warum bei den Privatklagedelikten, die sämtlich Vergehen sind (vgl. dazu § 374 Abs. 1 StPO), ein weniger förmliches Beweisverfahren gelten soll als bei den Übertretungen, die ein geringeres Unrecht verkörpern und nur ausnahmsweise zu einer Eintragung im Strafregister führen (vgl. § 2 Abs. 3 der Strafregisterverordnung). Die verfahrensrechtliche Tatsache allein, daß § 313 StPO für bestimmte Urteile, die ausschließlich Übertretungen zum Gegenstand haben, das Rechtsmittel der Berufung ausschließt, kann den Unterschied nicht hinreichend rechtfertigen; denn einerseits gilt dieser Rechtsmittelausschluß nicht für alle Übertretungssachen, und andererseits wirkt sich die Beschränkung der Beweisaufnahme sowohl im ersten Rechtszug als auch im Berufungsverfahren aus. Seitdem § 55 Abs. 3 Satz 4 und 6 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten für die gerichtliche Beweisaufnahme in Bußgeldsachen dieselbe Regelung vorsieht wie die Strafprozeßordnung in Privatklagesachen, haben sich die Widersprüche innerhalb derselben Rechtsmaterie verstärkt. Wenn die Ordnungswidrigkeiten auch kein kriminelles Unrecht verkörpern, so ist ihre Bedeutung für den Betroffenen meist einschneidender als die der Übertretungen. Das hängt damit zusammen, daß der Bußgeldrahmen bei Ordnungswidrigkeiten allgemein weiter gespannt ist als der Strafrahmen bei Übertretungen (§ 5 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten). Der Unterschied in den Vorschriften über den Umfang der Beweisaufnahme ist deshalb auch hier nicht gerechtfertigt und sollte aus Gründen der Einheit der Rechtsordnung beseitigt werden.

Die Beibehaltung des geltenden Rechts ist schließlich auch sachlich nicht geboten. So sehr die strengen Vorschriften der §§ 244 ff. StPO über den Umfang der Beweisaufnahme unerläßlich sind, wenn es sich um ein für den Beschuldigten bedeutsames Verfahren handelt, so sehr können sie in Bagatellsachen ihren Sinn verlieren. Es steht in keinem angemessenen Verhältnis zur Bedeutung der Übertretungssachen, wenn der Beschuldigte — gestützt auf die Rechtsgarantien des § 244 Abs. 3 StPO — durch immer neue Beweisanträge, deren Ergebnislosigkeit unschwer voraussehbar ist, die mehrfache Unterbrechung oder Aussetzung der Hauptverhandlung erzwingen und dadurch das Verfahren verzögern kann. Ebenso ist es hier auch unsachgemäß, das Gericht zur Benutzung sämtlicher präsenter Be-

weismittel zu zwingen (§ 245 StPO), wenn davon für die Klärung des Sachverhalts und der Schuldfrage kein wesentlicher Beitrag erwartet werden kann. In diesem untersten Bereich muß es genügen, daß das Gericht die ihm nach § 244 Abs. 2 StPO obliegende allgemeine Aufklärungspflicht erfüllt.

Diese gestattet ihm nicht, über sachlich begründete Beweisanträge hinwegzugehen oder sonst naheliegende Ermittlungen zu unterlassen. Durch die ausdrückliche Aufrechterhaltung der umfassenden Wahrheitsermittlungspflicht nach § 244 Abs. 2 StPO ist die Rechtsstellung des Beschuldigten in Übertretungssachen hinreichend geschützt. Die vorgeschlagene Vereinfachung wird sich vor allem für die Amtsgerichte auswirken und sie in den Stand setzen, Verhandlungen in Übertretungssachen ohne sachwidrige Verzögerungen durchzuführen.

In der Fassung lehnt sich die Vorschrift unmittelbar an § 384 Abs. 2 StPO an. Die Beschränkung auf Übertretungssachen bringt sie dadurch zum Ausdruck, daß die Verhandlung „nur Übertretungen betreffen" darf. Damit wird klargestellt, daß die Vorschrift nicht gilt, wenn die Übertretung mit einer strafbaren Handlung anderer Art rechtlich zusammentrifft (Tateinheit, Fortsetzungszusammenhang usw.). Nicht erforderlich ist jedoch, daß die ganze Verhandlung ausschließlich Übertretungen zum Gegenstand hat. Aus dem Wort „soweit" ergibt sich vielmehr, daß die Vorschrift auch gilt, wenn in einer Hauptverhandlung, die mehrere selbständige Straftaten zum Gegenstand hat, der die Übertretung betreffende Sachverhalt erörtert wird.

Zu Nummern 5 und 6 (§§ 334, 334 a) — Revisionsbeschränkung

Im Hinblick auf die in der Einleitung und in der Begründung zu Nummer 4 dieses Artikels bereits behandelte außerordentliche Belastung der Strafgerichte mit Verkehrsstrafsachen schlägt der Entwurf eine weitere verfahrensrechtliche Maßnahme vor, die dazu beitragen soll, der ständig wachsenden Flut von Verfahren dieser Art Herr zu werden. Obgleich die Geschäftslage bei den Gerichten eine einschneidendere Maßnahme nahelegen könnte, beschränkt sich der Entwurf auf einen Ausschluß der Revision im untersten Bereich der sogenannten Bagatellkriminalität. Er stellt für Verfahren, die ausschließlich Übertretungen zum Gegenstand haben, und in denen der Angeklagte entweder freigesprochen oder zu einer kleinen Geldstrafe verurteilt wird, grundsätzlich — mit dem Vorbehalt einer Ausnahme aus Gründen der Fortbildung des Rechts und der Einheitlichkeit der Rechtsprechung — nur eine richterliche Instanz zur Verfügung. Er geht dabei von der Auffassung aus, daß es bei einer sorgsamen Abwägung des Allgemeininteresses an einer wirksamen Strafrechtspflege und der Interessen des einzelnen Bürgers hingenommen werden kann und muß, daß eine weitere Nachprüfung solcher für den Betroffenen wenig bedeutungsvollen Verurteilungen unterbleibt. Daß sich in diesen Fällen ein Gericht in einer Hauptverhandlung gründlich mit der Sache befaßt hat, sollte genügen, um das Verfahren abzuschließen. Es kann leichter hingenommen werden, daß dem Beschuldigten oder der Staatsanwaltschaft die Überprüfung eines Urteils durch das Oberlandesgericht versagt wird, als daß die Strafrechtspflege insgesamt entweder durch Aufblähung der Richterzahl, die notwendig ein Absinken der Leistung zur Folge hat, oder durch Überlastung der Richter mit Strafsachen minderer Bedeutung Schaden nimmt. Es handelt sich hier um einen Verzicht, den die zunehmende Motorisierung und die damit zusammenhängende stetig wachsende Zahl der Verkehrszuwiderhandlungen erzwingt. Dabei ist es besser, die gebotene Entlastung durch gesetzliche Maßnahmen im Bereich der Bagatelldelikte herbeizuführen, als in Kauf zu nehmen, daß auch die bedeutsameren Strafsachen eine Einbuße an Gründlichkeit in der Tatsachenermittlung und an Genauigkeit in der rechtlichen Nachprüfung erleiden.

Zu § 334 — Revision gegen Urteile des Amtsrichters

Die Vorschrift knüpft an die geltenden §§ 313 und 334 StPO an. Danach kann ein Urteil des Amtsrichters, das ausschließlich Übertretungen zum Gegenstand hat, nicht mit der Berufung, sondern nur mit der sogenannten Ersatzrevision angefochten werden, wenn der Angeklagte freigesprochen oder ausschließlich zu Geldstrafe verurteilt worden ist. Über die Ersatzrevision entscheidet das Oberlandesgericht (§ 121 Abs. 1 Nr. 1 GVG). Um eine fühlbare Entlastung dieser Gerichte zu erreichen, soll künftig die Ersatzrevision — von gewissen noch zu behandelnden Ausnahmen abgesehen — nur noch zulässig sein, wenn der Angeklagte verurteilt worden ist und wenn die erkannte Geldstrafe eine bestimmte Mindestgrenze überschreitet. Diese Grenze wird in Nummer 1 in der Weise festgesetzt, daß die Ersatzfreiheitsstrafe, die im Falle der Uneinbringlichkeit an die Stelle der Geldstrafe tritt (§ 29 StGB), eine Woche übersteigen muß. Allein dieser Maßstab für die Ausscheidung der Bagatellfälle, der sich nach der Ersatzfreiheitsstrafe richtet, führt zu gerechten Ergebnissen; denn die Ersatzfreiheitsstrafe wird — im Gegensatz zur Geldstrafe — unabhängig von den Vermögens- und Einkommensverhältnissen des Täters bemessen. Bei einer Abgrenzung nach der Höhe der verhängten Geldstrafe wäre der wohlhabende Angeklagte gegenüber dem wirtschaftlich schlechter gestellten bevorzugt. Es wäre ungerecht, ihm allein wegen der durch seine günstigen wirtschaftlichen Verhältnisse bedingten Höhe der Geldstrafe die Möglichkeit der Revision zu eröffnen und sie den gleichschuldigen, aber ärmeren Angeklagten abzuschneiden, den die geringere Geldstrafe ebenso hart trifft. Der Entwurf entspricht damit dem Gedanken der sozialen Gerechtigkeit, der in dem sogenannten Tagessatzsystem des Entwurfs zum Strafgesetzbuch in besonders deutlicher Form zum Ausdruck kommt, aber auch schon nach geltendem Recht bei der Bemessung der Geldstrafe zu berücksichtigen ist (vgl. §§ 51 und 55 E 1962 mit der dazu gegebenen Begründung sowie § 27 c Abs. 1 StGB). Auch die §§ 2, 3 des Straffreiheitsgesetzes vom 17. Juli 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 203) haben aus

Gründen der sozialen Gerechtigkeit bei der Abgrenzung der amnestierten Geldstrafen nicht den Betrag der Geldstrafe, sondern die Höhe der Ersatzfreiheitsstrafe zugrunde gelegt. Die Bemessung der Ersatzfreiheitsstrafe im Einzelfall muß von kriminalpolitisch sinnvollen Erwägungen ausgehen. So wäre es nicht angängig, daß ein Gericht für den Fall der Uneinbringlichkeit einer höheren Geldstrafe eine unverhältnismäßig niedrige Ersatzfreiheitsstrafe festsetzte, um dadurch sein Urteil der Revision zu entziehen. Der Entwurf bietet für eine solche den Grundsätzen der Strafbemessung widersprechende Rechtsanwendung keine Ansatzpunkte. Im übrigen könnte ihr im Rahmen des § 334 a StPO i. d. F. des Artikels 2 Nr. 6 durch Zulassung der Revision nach Nummer 3 entgegengewirkt werden.

Um die praktische Bedeutung der vorgeschlagenen Revisionsbeschränkung deutlich zu machen, wird darauf hingewiesen, daß alle Urteile von einigem Gewicht nicht betroffen sind. Das gilt namentlich für Urteile, in denen neben der Geldstrafe noch Rechtsfolgen anderer Art, etwa das Fahrverbot, die Entziehung der Fahrerlaubnis oder die Einziehung ausgesprochen sind. Es gilt aber auch für den Fall, daß im Verfahren der Verdacht eines Vergehens bestand, und das Urteil deshalb im Sinne des § 313 StPO nicht ausschließlich Übertretungen zum Gegenstand hatte. In allen diesen Fällen bleiben die allgemein nach geltendem Recht bestehenden Anfechtungsmöglichkeiten unberührt.

Unabhängig davon, ob der Angeklagte verurteilt worden ist, und unabhängig von der Höhe der Geldstrafe ist nach Nummer 2 die Revision stets zulässig, wenn das Urteil Übertretungen nach § 361 StGB zum Gegenstand hat. Damit wird der besonderen Eigenart dieser Übertretungen, die bestimmte asoziale Verhaltensweisen, wie etwa Bettelei, Landstreicherei und Gewerbsunzucht, betreffen, Rechnung getragen. Es handelt sich insoweit um Straftaten, die zur echten Kriminalität gehören. Das kommt vor allem darin zum Ausdruck, daß § 361 StGB keine Geldstrafe, sondern ausschließlich Haft androht; zu einer Geldstrafe kann es überhaupt nur kommen, wenn auf sie nach § 27 b StGB an Stelle einer an sich verwirkten Haft erkannt wird. Außerdem gelten für Strafen dieser Art wesentliche Besonderheiten: Im Rahmen des § 362 StGB gilt während des Vollzugs der Haft — auch der Ersatzhaft — Arbeitszwang, und die Verurteilung zu Geldstrafe wird im Strafregister vermerkt (§ 2 Abs. 3 der Strafregisterverordnung).

Die Nummer 3 schließlich sieht die Zulässigkeit der Revision vor, wenn sie nach § 334 a StPO i. d. F. des Entwurfs durch das Revisionsgericht besonders zugelassen wird. Darüber wird in der folgenden Begründung zu dieser Vorschrift Näheres dargelegt.

Zu § 334 a — Zulassung der Revision

Ist ein Urteil des Amtsrichters, das nach § 313 StPO nicht mit Berufung angefochten werden kann, nicht schon nach den Nummern 1 oder 2 des § 334 StPO i. d. F. des Entwurfs anfechtbar, so läßt das Revisionsgericht auf Antrag die Revision zu, wenn es geboten ist, die Nachprüfung des Urteils zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung zu ermöglichen (Absatz 1). Der Entwurf eröffnet damit die Möglichkeit, in Ausnahmefällen eine höchstrichterliche Entscheidung herbeizuführen. Dadurch soll auch im Bereich der ihrer Art nach besonders leichten Übertretungen die Fortbildung des Rechts und die Einheitlichkeit der Rechtsprechung gewährleistet werden. Das ist unverzichtbar; denn es gibt gewisse Tatbestände von Übertretungen, deren Verletzung ohne diese Anfechtungsmöglichkeit niemals von einem höheren Gericht nachgeprüft werden könnte, so daß insoweit schwer erträgliche Unterschiede in der Rechtsprechung der Amtsgerichte entstehen könnten.

Die Einrichtung eines von besonderer Zulassung abhängigen, auf die Nachprüfung von Rechtsfehlern gerichteten Rechtsmittels ist dem geltenden Recht nicht fremd. So sehen beispielsweise § 546 Abs. 1 ZPO, § 72 des Arbeitsgerichtsgesetzes, § 162 des Sozialgerichtsgesetzes und § 132 der Verwaltungsgerichtsordnung eine Zulassungsrevision vor. § 24 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Landwirtschaftssachen vom 21. Juli 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 667) und § 73 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen vom 27. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 1081) haben eine besonders zuzulassende Rechtsbeschwerde an den Bundesgerichtshof eingeführt. Von diesen Zulassungsverfahren unterscheidet sich das im Entwurf vorgesehene im wesentlichen dadurch, daß über die Zulassung nicht das Gericht entscheidet, dessen Urteil angefochten werden soll, sondern das Gericht, das auch für die Entscheidung über das Rechtsmittel zuständig ist. Die Übertragung der Entscheidung auf den Amtsrichter würde die Gefahr mit sich bringen, daß sich sehr unterschiedliche Grundsätze für die Zulassung in den einzelnen Amtsgerichtsbezirken entwickelten, die einer gleichmäßigen Rechtsanwendung abträglich wären. Die Zuständigkeit des Oberlandesgerichts dürfte dagegen gewährleisten, daß die Zulassung in der Praxis nach einheitlichen Gesichtspunkten gehandhabt wird. Auch in den vorstehend erwähnten Verfahrensgesetzen ist die Zulassung nicht einem unteren Gericht übertragen.

In den sachlichen Voraussetzungen der Zulassung, die durch die Begriffe „Fortbildung des Rechts" und „Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung" gekennzeichnet sind, lehnt sich der Entwurf an § 137 GVG an, nach dem ein Senat des Bundesgerichtshofes in einer Frage von grundsätzlicher Bedeutung die Entscheidung des Großen Senats herbeiführen kann, „wenn nach seiner Auffassung die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung es erfordert". Allerdings soll nach dem Entwurf die Zulassung nicht davon abhängen, ob die zu entscheidende Frage von grundsätzlicher Bedeutung ist. Es soll vielmehr allein genügen, daß es geboten ist, die Nachprüfung des Urteils zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung zu ermöglichen. Insofern wird den Oberlandesgerichten in einem weiteren Umfang die Zulassung von Revisionen ermöglicht und zugleich zur Pflicht gemacht. Allerdings

fällt diese Abweichung praktisch wohl kaum ins Gewicht. Indem der Entwurf an die beiden in der Gesetzgebung und der Rechtsprechung bewährten Merkmale anknüpft, ist für die Zulassung ein Rahmen gesetzt, der eine gleichmäßige Handhabung ermöglicht und für die Praxis brauchbar ist. Denn die Zulassung setzt lediglich eine Prüfung der Frage voraus, ob aus den angegebenen Gründen die Nachprüfung des Urteils ermöglicht werden soll. Das Revisionsgericht nimmt demnach mit der Zulassung die sachliche Entscheidung über das Rechtsmittel nicht vorweg. Allerdings ist bei der Auslegung dieser Merkmale der besondere Zweck der Zulassungsrevision zu berücksichtigen. So kann etwa das Interesse an einer einheitlichen Rechtsprechung die Zulassung schon dann rechtfertigen, wenn ein einzelner Amtsrichter die Übung entwickelt, in einer bestimmten Rechtsfrage von der höchstrichterlichen Rechtsprechung abzuweichen, nicht aber schon dann, wenn er lediglich eine die Strafrechtspflege im ganzen nicht berührende Rechtsfrage falsch entscheidet. Ob sich im Einzelfall die Notwendigkeit der Nachprüfung eines Urteils aus seinem sachlich-rechtlichen Inhalt oder aus Verfahrensfragen ergibt, macht keinen Unterschied. Unter diesem Gesichtspunkt sind der Zulassung keine Schranken gesetzt. Auch schwerwiegende Verfahrensverstöße, auf denen das Urteil beruht, können demnach Anlaß sein, die Revision zuzulassen. Der Fortbildung des Rechts oder der Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung kann nicht nur eine das angefochtene Urteil aufhebende, sondern ebenso eine die Revision verwerfende Entscheidung dienen. Wesentlich ist allein, daß das Revisionsgericht Gelegenheit erhält, seine Rechtsauffassung in einer für die nachgeordneten Gerichte bedeutsamen Weise zum Ausdruck zu bringen oder durch Vorlage nach § 121 Abs. 2 GVG eine richtungweisende Entscheidung des Bundesgerichtshofes herbeizuführen.

Die Absätze 2 und 3 regeln die Ausgestaltung des Zulassungsverfahrens im einzelnen. Dabei ist auf möglichste Vereinfachung des Verfahrens Bedacht genommen. Insbesondere ist vermieden worden, daß die Einlegung und Begründung der Revision selbst der Zulassung erst zeitlich nachfolgen. Eine solche Regelung hätte, besonders im Hinblick auf die Notwendigkeit mehrfacher Aktenversendung, eine vermeidbare Schwerfälligkeit des Verfahrens zur Folge.

Nach Absatz 2 Satz 1 gelten für den Zulassungsantrag die Vorschriften über die Einlegung der Revision entsprechend. Das bedeutet, daß nur derjenige berechtigt ist, die Zulassung der Revision zu beantragen, der im Falle der Zulassung auch zur Einlegung des Rechtsmittels berechtigt wäre. Außerdem gelten die Vorschriften über Form und Frist der Revisionseinlegung (§§ 341, 342 StPO) auch für den Antrag. Da vor der Entscheidung über den Antrag die Endgültigkeit des amtsrichterlichen Urteils noch in der Schwebe ist, bewirkt er auch die Hemmung der Rechtskraft (vgl. § 343 StPO). — Nach Absatz 2 Satz 2 gilt der Zulassungsantrag als vorsorglich eingelegte Revision. Durch diese Fiktion wird die besondere Revisionseinlegung neben dem Zulassungsantrag, deren Nichtbeachtung die Verwerfung des Antrags zur Folge haben könnte, entbehrlich. Außerdem werden Zweifel darüber vermieden, ob im Einzelfall ein Zulassungsantrag wegen Irrtums in der Bezeichnung nach § 300 StPO als ordnungsgemäß eingelegte Revision angesehen werden kann. — Satz 3 des Absatzes 2 macht die Einhaltung der Vorschriften über die Anbringung der Revisionsanträge (§§ 344, 345 StPO) zur Zulässigkeitsvoraussetzung für den Zulassungsantrag. Auf diese Weise wird vermieden, daß die Revision zugelassen werden muß, obgleich bereits feststeht, daß sie alsbald wegen Nichtbeachtung der für die Revisionsanträge und deren Begründung vorgeschriebenen Form und Frist als unzulässig zu verwerfen wäre (vgl. § 349 Abs. 1 StPO). Außerdem wird durch die damit verbundene notwendige Mitwirkung eines Rechtsanwalts oder des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle (§ 345 Abs. 2 StPO) eine Entlastung der Oberlandesgerichte erreicht; denn es ist zu erwarten, daß diese Personen auf die Rücknahme von Zulassungsanträgen, die von vornherein aussichtslos sind, hinwirken und für eine sachgemäße Begründung des Zulassungsantrags, die Satz 4 des Absatzes 2 durch Sollvorschrift fordert, Sorge tragen werden. — Die schließlich vorgeschriebene entsprechende Anwendung des § 35 a StPO soll sicherstellen, daß der Amtsrichter den Angeklagten bei der Bekanntmachung des Urteils auch über die Zulassung der Revision und ihre Besonderheiten belehrt.

Absatz 3 Satz 2 bestimmt, daß im Zulassungsverfahren die §§ 346 bis 348 StPO entsprechend anzuwenden sind. Danach hat u. a. das Amtsgericht den Zulassungsantrag zu verwerfen, wenn er verspätet gestellt ist oder wenn die Revisionsanträge nicht rechtzeitig oder nicht in der vorgeschriebenen Form angebracht sind. Gegen den Verwerfungsbeschluß kann der Antragsteller die Entscheidung des Revisionsgerichts beantragen (§ 346 Abs. 2 StPO). Nach Absatz 3 Satz 1 entscheidet das Revisionsgericht über den Antrag stets durch Beschluß. Für die Frage, ob dieser mit Gründen zu versehen ist, gilt § 34 StPO. Eine entsprechende Anwendung des § 349 Abs. 2 StPO sieht der Entwurf nicht vor, weil das Revisionsgericht den Zulassungsantrag auch ohne Einstimmigkeit durch Beschluß als unbegründet verwerfen kann. — Da der Entwurf aus Gründen der Verfahrensvereinfachung dem Zulassungsantrag die zusätzliche Bedeutung einer vorsorglich eingelegten Revision beilegt und den Antragsteller zur Begründung der Revision zwingt, ist es sachgemäß, mit der Verwerfung des Antrags die Fiktion der Revisionsrücknahme zu verbinden (Absatz 3 Satz 3); denn das Gesetz kann nicht davon ausgehen, daß der Antragsteller die gesetzlich fingierte Revision durchführen will, nachdem deren Zulassung durch eine endgültige Entscheidung abgelehnt ist. Die Fiktion der Revisionsrücknahme macht eine besondere Entscheidung über das Rechtsmittel entbehrlich. Diese Regelung hat gesetzestechnisch den weiteren Vorteil, daß eine Ergänzung der kostenrechtlichen Vorschriften überflüssig wird. Für das eigentliche Zulassungsverfahren fallen keine besonderen Gerichtskosten an. Es entstehen lediglich die Kosten für das Revisionsverfahren mit der Maß-

gabe, daß bei der Ablehnung des Zulassungsantrages die für die Rücknahme der Revision vor Beginn der Hauptverhandlung vorgesehene Gebühr erhoben wird (§ 72 Abs. 2 Nr. 1 des Gerichtskostengesetzes). Für die Gebühren der Rechtsanwälte ist § 86 Abs. 3 in Verbindung mit Abs. 1 Nr. 2 der Rechtsanwaltsgebührenordnung maßgebend.

Läßt das Revisionsgericht die Revision zu, so bestimmt sich das weitere Verfahren nach den §§ 350 bis 358 StPO.

Zu Nummern 7 und 8 (§§ 407, 413) — Strafbefehl, Strafverfügung

Die Neufassung der Absätze 2 der §§ 407 und 413 StPO läßt die Verhängung des Fahrverbots sowohl durch Strafbefehl als auch durch Strafverfügung zu. Für den Strafbefehl bedarf das keiner besonderen Begründung; denn in diesem Verfahren können Freiheitsstrafen bis zu drei Monaten festgesetzt werden, die unter jedem Gesichtspunkt schwerer wiegen als das kurzfristige Fahrverbot. Die Nebenstrafe sollte aber auch für die Strafverfügung zugelassen werden. Nach geltendem Recht können in einer solchen Verfügung Haft bis zu sechs Wochen Geldstrafe, Einziehung und die Befugnis zur Beseitigung eines gesetzwidrigen Zustandes festgesetzt werden. Aus dem Rahmen dieser Rechtsfolgen fällt das Fahrverbot nicht heraus. Was die Tiefe des Eingriffs in die Rechtsstellung des Verurteilten betrifft, bleibt es sogar beträchtlich hinter der in erster Linie zugelassenen Haftstrafe zurück. Der Ausschluß des Fahrverbots aus der Strafverfügung würde auch zu einer unerwünschten Erschwerung des Strafverfahrens führen. Die Polizeibehörden könnten dann von der in § 413 Abs. 1 StPO begründeten Befugnis, ihre Verhandlungen unmittelbar dem Amtsgericht zu übersenden, nur noch ausnahmsweise Gebrauch machen; denn bei zahlreichen im Zusammenhang mit der Führung von Kraftfahrzeugen begangenen Verkehrsübertretungen ließe sich die Möglichkeit der Verhängung eines Fahrverbots nicht von vornherein ausschließen. Die Vorlage aller dieser Strafsachen an die Staatsanwaltschaft würde aber zu einem erheblichen Mehraufwand führen, der angesichts der außerordentlichen Belastung der Strafverfolgungsbehörden und Gerichte nicht verantwortet werden kann.

Als weitere bedeutsame Neuerung, die der Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs aus der 3. Wahlperiode noch nicht enthält, läßt § 407 Abs. 2 Nr. 2 StPO die Entziehung der Fahrerlaubnis durch Strafbefehl unter der Voraussetzung zu, daß eine Sperre von nicht mehr als einem Jahr festgesetzt wird (vgl. § 42 n Abs. 1 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 3). Die Vorschrift verfolgt den Zweck, das Verfahren in Verkehrsstrafsachen zu beschleunigen und die Gerichte zu entlasten. Nach den Erfahrungen der Praxis gibt es zahlreiche Strafsachen, in denen unter allen Verfahrensbeteiligten kein Zweifel darüber besteht, daß es zur Entziehung der Fahrerlaubnis kommen wird (Verkehrsflucht oder Trunkenheit im Verkehr, bei denen der Sachverhalt unbestritten ist). In solchen Fällen ist der Aufwand einer Hauptverhandlung vermeidbar; auch kann hier meist damit gerechnet werden, daß gegen den Strafbefehl kein Einspruch eingelegt wird und damit die Rechtskraft in einem Zeitpunkt eintritt, der in keiner anderen Verfahrensart erreichbar wäre. Außerdem vermeidet das Strafbefehlsverfahren eine unnötige Bloßstellung des Beschuldigten, wenn kein zwingender Grund besteht, den Sachverhalt in öffentlicher Verhandlung zu erörtern. — Die Notwendigkeit einer Beschränkung des Strafbefehls auf Fälle, in denen die Sperre nicht mehr als ein Jahr beträgt, ergibt sich aus dem allgemeinen prozessualen Grundsatz, daß sich das summarische Verfahren nur für Taten von geringer oder allenfalls mittlerer Schwere eignet. Bei einem Vergleich mit den übrigen in diesem Verfahren zugelassenen Strafen und Maßnahmen dürfte die vorgeschlagene Beschränkung angemessen sein. In den vorbereitenden Beratungen des Entwurfs ist auch erwogen worden, darüber hinaus vorauszusetzen, daß eine in § 42 m Abs. 2 StGB i. d. F. des Entwurfs bezeichnete Verkehrsstraftat den Gegenstand der Beschuldigung bildet. In diesen Fällen muß der Richter die Fahrerlaubnis entziehen, wenn nicht besondere Gründe die Annahme ausschließen, daß der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Verfahren dieser Art werden im Hinblick auf die Anordnung der Maßregel meist keine großen Schwierigkeiten machen, weil die sonst im Rahmen des § 42 m Abs. 1 StGB erforderliche Gesamtwürdigung aller Umstände die für und gegen die Eignung des Täters sprechen, unterbleiben kann und lediglich geprüft werden muß, ob ausnahmsweise besondere Gründe der Annahme des Eignungsmangels entgegenstehen. Die Auffassung, daß hier gewisse Vereinfachungen gegenüber den übrigen, auf Entziehung der Fahrerlaubnis gerichteten Verfahren eintreten, ist deshalb begründet. Gleichwohl sieht der Entwurf davon ab, diesen Gesichtspunkt zur weiteren Einschränkung zu verwerten. Dagegen spricht vor allem, daß die Eignung einer Tat für das summarische Verfahren nicht allein nach der Einfachheit der Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis, sondern nach der Sach- und Rechtslage insgesamt zu beurteilen ist. Für diese Beurteilung würden gesetzliche Schranken, die an die rechtliche Einordnung der dem Verfahren zugrundeliegenden Tat anknüpfen, nur ein unerwünschtes Hemmnis bedeuten. Außerdem würden in einer dem Sinn der summarischen Verfahren widersprechenden Weise gerade die schwersten Verkehrsverstöße einbezogen, während Taten von minderer Schwere ausgeschlossen blieben. — Im Strafverfügungsverfahren ist die Entziehung der Fahrerlaubnis nicht vorgesehen. Hier würde die Maßregel in einem unangemessen Verhältnis zu den im übrigen zugelassen Strafen und Maßnahmen stehen.

Die Gelegenheit der Neufassung des § 407 Abs. 2 und des § 413 Abs. 2 StPO wird dazu benutzt, zugleich einige im geltenden Recht bestehende Streitfragen zu klären. Die Fassung ergibt jetzt zweifelsfrei, daß alle in den beiden summarischen Verfahren zugelassenen Strafen und Maßnahmen in den Grenzen des sachlichen Strafrechts allein festgesetzt oder miteinander verbunden werden können. Namentlich die Verbindung von Freiheitsstrafe und

Geldstrafe wegen einer Tat, für die beide Strafen nebeneinander angedroht sind (vgl. z. B. § 266 Abs. 1 StGB), ist jetzt rechtlich bedenkenfrei. Das Fahrverbot allerdings kann niemals allein verhängt werden, weil es in § 37 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 2 als Nebenstrafe ausgestaltet ist und deshalb nur neben einer Freiheitsstrafe oder einer Geldstrafe vorkommen kann. — Außerdem werden die einziehungsähnlichen Rechtsfolgen der Vernichtung und der Unbrauchbarmachung ebenso wie in den §§ 232 und 233 StPO i. d. F. des Artikels 2 Nr. 2, 3 ausdrücklich erwähnt, so daß auch ihre Zulässigkeit im Strafbefehls- und Strafverfügungsverfahren nicht mehr zweifelhaft ist.

Zu Nummer 9 (§ 450) — Anrechnung

Ist in einem nicht rechtskräftigen Urteil ein Fahrverbot nach § 37 StGB verhängt, so gibt es im allgemeinen keinen Rechtsgrund mehr, um eine bis zum Urteil bestehende amtliche Verwahrung des Führerscheins vor dem Eintritt der Rechtskraft aufrechtzuerhalten. Die vorgeschlagene Neufassung des § 111 a Abs. 5 Satz 2 StPO gibt jedoch die Möglichkeit, die Rückgabe des Führerscheins in solchen Fällen aufzuschieben, wenn der Beschuldigte nicht widerspricht. Dadurch soll der kurze Zeitraum von der Verkündung des Urteils bis zum Ablauf der Rechtsmittelfristen oder bis zur allseitigen Erklärung des Rechtsmittelverzichts überbrückt werden, ohne daß in jedem Falle der Führerschein zurückgegeben werden muß (vgl. die Begründung zu Artikel 2 Nr. 1). Es entspricht nun der Billigkeit, daß diese Zeit dem Verurteilten bei der Berechnung der Verbotsfrist nicht verlorengeht. Der vorgeschlagene § 450 Abs. 3 StPO sieht deshalb die unverkürzte Anrechnung auf das Fahrverbot vor.

Zu Nummer 10 (§ 463 a) — Nachträgliche Entscheidungen

Da an die Stelle des geltenden § 42 m Abs. 4 StGB der § 42 n Abs. 7 i. d. F. des Artikels 1 Nr. 3 treten soll, muß in § 463 a Abs. 3 StPO die Verweisung auf das Strafgesetzbuch entsprechend geändert werden.

Zu Nummer 11 (§ 463 b) — Beschlagnahme

Absatz 1 läßt für den Fall, daß auf Grund eines Fahrverbots der Führerschein in amtliche Verwahrung zu nehmen ist (§ 37 Abs. 3 Satz 2 StGB i. d. F. des Entwurfs) und er nicht freiwillig herausgegeben wird, die Beschlagnahme zu. Zuständig für die Anordnung der Beschlagnahme ist die Vollstreckungsbehörde (§ 451 StPO). Sie kann zur Ausführung der Beschlagnahme die Polizeibehörden um Amtshilfe ersuchen. § 463 StPO ist insoweit nicht anwendbar.

Absatz 2 übernimmt ohne sachliche Änderung den Inhalt des geltenden § 111 a Abs. 3 StPO, soweit er sich auf das Vollstreckungsverfahren bezieht. Er erweitert die Vorschrift jedoch um den Fall, daß in einen ausländischen Fahrausweis der Vermerk über das Fahrverbot einzutragen ist. Das ist eine zwingende Folge der Einführung dieser Nebenstrafe.

Artikel 3

Änderung des Jugendgerichtsgesetzes

Die Änderung des Jugendgerichtsgesetzes (JGG), die der Entwurf vorschlägt, war in dem Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs aus der 3. Wahlperiode nicht enthalten. Ihre Einfügung ist jedoch vom Bundesrat empfohlen und von der Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung zu der Stellungnahme des Bundesrates gebilligt worden (vgl. Nr. 2368 der Drucksachen, S. 35, 36).

Zu Nummer 1 (§ 39) — Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Einzelrichter

Durch die vorgeschlagene Erweiterung des § 39 Abs. 1 wird die Zuständigkeit des Einzelrichters für Verfehlungen Jugendlicher und Heranwachsender (vgl. dazu § 108 JGG) auf den Fall erstreckt, daß im Strafverfahren die Entziehung der Fahrerlaubnis zu erwarten ist und der Staatsanwalt Anklage beim Einzelrichter erhebt. Das geltende Recht, das in allen Verfahren, in denen die Entziehung der Fahrerlaubnis in Frage kommt, die Zuständigkeit mindestens des Jugendschöffengerichts begründet, hat sich als zu schwerfällig erwiesen. Im allgemeinen bildet die Erwartung, daß dem jugendlichen oder heranwachsenden Beschuldigten die Fahrerlaubnis entzogen werden wird, für die Durchführung des Strafverfahrens keine besondere Erhöhung der tatsächlichen oder rechtlichen Schwierigkeiten, die einen Ausschluß der Einzelrichterzuständigkeit rechtfertigen könnten. Die Praxis hat deshalb schon seit langem die vorgeschlagene Änderung der Rechtslage gefordert. Diese beseitigt zugleich einen nicht hinreichend begründeten Unterschied zu der für das Verfahren gegen Erwachsene geltenden Zuständigkeitsvorschrift des § 25 GVG.

Zu Nummer 2 (§ 75) — Jugendrichterliche Verfügung

Die Neufassung des § 75 Abs. 1 Satz 1 läßt die Verhängung des Fahrverbots (§ 37 StGB i. d. F. des Entwurfs) durch jugendrichterliche Verfügung zu. Im Hinblick darauf, daß die Nebenstrafe nach den Vorschlägen des Entwurfs auch im Strafverfügungsverfahren nach § 413 StPO verhängt werden kann (vgl. Artikel 2 Nr. 8 und die Begründung dazu), muß dasselbe auch für das entsprechende jugendrichterliche Verfahren gelten. Erzieherische Gesichtspunkte oder andere Gründe, die aus den Besonderheiten des Jugendstrafverfahrens herzuleiten wären, stehen dieser Anpassung nicht entgegen.

Zu Nummer 3 (§ 76) — Vereinfachtes Jugendverfahren

Die Vorschrift zieht aus der Einführung des Fahrverbots (Artikel 1 Nr. 2) nur eine notwendige Folgerung. Sie läßt über das geltende Recht hinaus auch die Verhängung eines Fahrverbots im vereinfachten Jugendverfahren zu.

Artikel 4

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Zu Nummer 1 (§ 4) — Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung

Der Entwurf sieht eine sachliche Änderung des § 4 Abs. 2 Satz 2 StVG nur insoweit vor, als er sich auf die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung bezieht. Der übrige Satzteil ist nur sprachlich umgestellt worden, um die vorgeschlagene Ergänzung zwanglos einfügen zu können.

Wie in der Begründung zu § 42 m Abs. 1 StGB (Artikel 1 Nr. 3) dargelegt wurde, können die Gerichte die Fahrerlaubnis nur entziehen, wenn der Täter allgemein zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Die Entscheidung hat dann stets den Verlust der Fahrerlaubnis schlechthin, d. h. sämtlicher für den Täter in Frage kommender Klassen, zur Folge. Das schließt zugleich den Verlust der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (§ 15 d ff. StVZO) ein. Eine Beschränkung der gerichtlichen Entziehung auf die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ist dagegen nicht möglich. Insoweit können nur die Verwaltungsbehörden tätig werden. Daraus folgt zwingend, daß die Sperrwirkung, durch die § 4 Abs. 2 Satz 1 StVG die Tätigkeit der Verwaltungsbehörde beschränkt, für die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nicht gelten kann. Hierbei handelt es sich um eine besondere Fahrerlaubnis, über die der Verwaltungsbehörde die Verfügung auch dann zustehen muß, wenn in einem gerichtlichen Verfahren noch geklärt werden muß, ob dem Täter seine Fahrerlaubnis insgesamt zu entziehen ist. Diesem Zweck dient die Erweiterung der in § 4 Abs. 2 Satz 2 StVG enthaltenen Ausnahmevorschrift.

Zu Nummer 2 (§ 24) — Fahren ohne Fahrerlaubnis oder Führerschein

Die Vorschriften des geltenden § 24 StVG, die sich im wesentlichen mit dem Führen von Kraftfahrzeugen ohne Fahrerlaubnis oder Führerschein befassen, haben sich in der Praxis als unzureichend erwiesen. Vor allem die Strafdrohung, die als Freiheitsstrafe nur Gefängnis bis zu zwei Monaten vorsieht, hat häufig nicht genügt, um das Unrecht schwerer oder gewohnheitsmäßig begangener Taten zu sühnen, die Allgemeinheit zu schützen und den Täter von weiteren Straftaten solcher Art abzuhalten. Angesichts der ständigen Zunahme der Verkehrsdichte und der wachsenden Gefahren, die von Kraftfahrern ohne Fahrerlaubnis ausgehen, schlägt der Entwurf eine erhebliche Verschärfung des Strafschutzes vor.

Absatz 1 sieht zwei neue Tatbestände vor, die das Führen eines Kraftfahrzeuges ohne die dazu erforderliche Fahrerlaubnis oder entgegen einem Fahrverbot nach § 37 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 2 betreffen. Er schält damit diese besonders schwerwiegenden Taten aus dem allgemeinen Tatbestand des geltenden Rechts heraus, der alle Kraftfahrzeugführer, die fahren, „ohne einen Führerschein zu besitzen", mit einer einheitlichen Strafe bedroht. Als Täterkreis erfaßt die Vorschrift vor allem die Fahrzeugführer, die selbst ohne die erforderliche Fahrerlaubnis oder entgegen einem Fahrverbot fahren (Nummer 1); sie trifft zugleich in Anlehnung an das geltende Recht auch die Halter von Kraftfahrzeugen, die ihr Fahrzeug von Fahrern ohne die erforderliche Fahrerlaubnis oder entgegen einem Fahrverbot führen lassen (Nummer 2). Das geltende Recht setzt zur Strafbarkeit des Fahrzeughalters voraus, daß dieser den anderen zur Führung des Fahrzeuges „bestellt oder ermächtigt" hat. Der Entwurf läßt es dagegen genügen, wenn er die Führung des Fahrzeuges durch den anderen „angeordnet oder zugelassen" hat. Die damit verbundene geringfügige Erweiterung des Anwendungsbereichs ist kriminalpolitisch erwünscht; sie dient zugleich der Anpassung an § 26 Nr. 2 und 4 StVG, der im Jahre 1952 durch das Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs eingeführt worden ist. — Absatz 1 gilt nach der in den letzten Jahren allgemein befolgten Technik in der Beschreibung tatbestandsmäßigen Verhaltens nur für vorsätzliche Taten. Fällt dem Täter im Hinblick auf den Mangel der Fahrerlaubnis oder das Fahrverbot nur Fahrlässigkeit zur Last, so ist seine Tat nach Absatz 2 Nr. 1 zu beurteilen.

Als Strafe für Taten nach Absatz 1 sieht der Entwurf Gefängnis bis zu einem Jahr oder Geldstrafe vor. Damit wird das Höchstmaß der Freiheitsstrafe gegenüber dem geltenden Recht auf das Sechsfache erhöht. Das ist zur Bekämpfung der Verkehrsgefahren und zur Stärkung der Autorität der gerichtlichen Entscheidungen über die Entziehung der Fahrerlaubnis und das Fahrverbot dringend geboten. Die Strafschärfung ist im übrigen schon deshalb begründet, weil der geltende Strafrahmen des § 24 StVG in einem auffallenden Mißverhältnis zu zahlreichen anderen Strafvorschriften steht. Es darf nur darauf hingewiesen werden, daß in dem eng verwandten Tatbestand des Gebrauchs eines Fahrzeuges, für das der vorgeschriebene Haftpflichtversicherungsschutz nicht besteht, Gefängnisstrafe bis zu fünf Jahren angedroht ist (Näheres dazu ist in der Begründung zu Artikel 5 ausgeführt). Dieser außergewöhnlich große Unterschied in den Strafdrohungen läßt sich nur aus der Tatsache erklären, daß die beiden Vorschriften in Zeiten völlig verschiedener strafrechtlicher Grundanschauungen entstanden sind.

Absatz 2 bezieht sich auf Taten von geringerer praktischer Bedeutung. In Nummer 1 droht er für Fahrlässigkeitstaten nach Absatz 1 mildere Strafe an. Im übrigen befaßt er sich in den Nummern 2 und 3 mit dem Fall, daß jemand ein Kraftfahrzeug führt oder von einem anderen führen läßt, obwohl der vorgeschriebene Führerschein nach § 94 StPO in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist. Dadurch soll eine kriminalpolitisch nicht vertretbare Lücke des geltenden Rechts geschlossen werden. Taten dieser Art konnten bisher trotz ihres erheblichen Unrechtsgehalts nur als Übertretungen nach § 4 Abs. 2 Satz 2, § 71 StVZO geahndet werden. — Im Gegensatz zu dem Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs aus der 3. Wahlperiode und abweichend vom geltenden Recht sieht der Entwurf keine Strafdrohung mehr für die Fälle vor, daß jemand lediglich den vorgeschriebenen Führerschein „nicht besitzt" oder daß er seinen

Führerschein der Behörde, die ihm die Fahrerlaubnis entzogen hat, nicht auf ihr Verlangen abliefert. Eine nochmalige Nachprüfung hat ergeben, daß kein ausreichendes kriminalpolitisches Bedürfnis besteht, solche Taten mit Vergehensstrafe zu ahnden.

Als Strafe für Taten nach Absatz 2 schlägt der Entwurf Gefängnis bis zu drei Monaten, Haft oder Geldstrafe vor. Das gilt bei den Nummern 2 und 3 ohne Unterschied für vorsätzliches und fahrlässiges Verhalten. Insoweit ist eine Abstufung der Strafdrohungen in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht unterblieben, weil sie in dem verhältnismäßig engen Strafrahmen nicht sinnvoll durchgeführt werden könnte. Die Festsetzung des Höchstmaßes der Gefängnisstrafe auf drei Monate, die den bisherigen Rechtszustand geringfügig verschärft, dürfte genügen, um allen kriminalpolitischen Bedürfnissen zu entsprechen. Nachdem durch Absatz 1 die schweren Begehungsformen der Tat ausgeschieden und mit erhöhter Strafe bedroht sind, werden durch Absatz 2 nur Fälle von minderer Bedeutung erfaßt.

Absatz 3 soll eine wirksame Waffe zur Bekämpfung der Gefahren bieten, die von Kraftfahrern ohne Fahrerlaubnis ausgehen. Er läßt in den Fällen des Absatzes 1 die Einziehung des Kraftfahrzeuges, auf das sich die Tat bezieht, zu, wenn es dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört. In der Rechtsprechung war lange umstritten, ob bei vorsätzlichen Verstößen gegen § 24 StVG die Einziehung nicht bereits nach § 40 StGB zulässig sei. Soweit die unteren Gerichte glaubten, die Frage bejahen zu können, haben sie in der Vergangenheit in vorsichtiger, aber doch wirksamer Weise von der Einziehung Gebrauch gemacht. Der Bundesgerichtshof hat sich jedoch auf den sachlich wohl zutreffenden Standpunkt gestellt, daß beim Fahren ohne Fahrerlaubnis das Fahrzeug im Sinne des § 40 StGB nicht „zur Begehung eines vorsätzlichen Verbrechens oder Vergehens gebraucht" werde und daß deshalb die Einziehung nach geltendem Recht unstatthaft sei (BGHSt. 10, 28). Gleichwohl ist die Maßnahme gerade bei dieser Tat kriminalpolitisch besonders sinnvoll. Sie erscheint als die adäquate Folge der verbotswidrigen Führung des Kraftfahrzeuges; denn da der Täter das Fahrzeug mißbraucht hat und meist auch die Gefahr besteht, daß er es künftig weiter mißbrauchen wird, ist der Entzug des Fahrzeuges eine tatentsprechende und zugleich auch fühlbare Antwort auf den Rechtsbruch. Die Notwendigkeit, die Einziehung zuzulassen, ist in den Fällen, in denen jemand die Tat trotz vorausgegangener Entziehung der Fahrerlaubnis oder trotz eines Fahrverbots begeht, besonders sinnfällig; hier wird die Autorität der gerichtlichen Entscheidungen nachhaltig gestärkt, wenn der Verurteilte für den Fall der Zuwiderhandlung mit dem Verlust seines Kraftfahrzeuges rechnen muß.

Gewisse Bedenken, die in Einzelfällen gegen Absatz 3 unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit des Eingriffs zu der veranlassenden Tat vorgebracht werden könnten, werden dadurch ausgeräumt, daß der Entwurf die Einziehung nur bei vorsätzlicher Begehung zuläßt und daß er außerdem dem Gericht nur die Befugnis zur Einziehung einräumt. Überall da, wo die Maßnahme aus dem genannten Grund nicht hinreichend gerechtfertigt erscheint, kann von ihr abgesehen werden. Auch dem weiteren Einwand, daß die Nachhaltigkeit des Eingriffs, der mit der Einziehung verbunden ist, nicht nach der Schuld des Täters, seiner Persönlichkeit und seinen wirtschaftlichen Verhältnissen differenziert werden könne, sondern sich nach dem oft zufälligen Wert des Fahrzeuges richte, ist angesichts der voraussichtlich großen präventiven Wirkung der Maßnahme kein entscheidendes Gewicht beizumessen. Die kriminalpolitische Ausgangslage ist hier eine andere als bei dem Tatbestand der Verkehrsgefährdung, wo die Einziehung infolge ihrer Verknüpfung mit dem Erfordernis des Vorsatzes keine wesentliche praktische Bedeutung gewinnen könnte und wo sie unter Umständen anwendbar wäre, wenn sich der Täter durch Leichtsinn oder Gedankenlosigkeit nur einmal den Anforderungen des Straßenverkehrs nicht gewachsen gezeigt hat (z. B. Verkehrsgefährdung infolge Übermüdung, deren sich der Täter bewußt war). Im übrigen kann in Fällen, in denen das Gericht die Entziehung für erforderlich hält, diese den Täter aber sehr hart trifft, ein angemessener Ausgleich bei der Bemessung der Hauptstrafe (Gefängnis oder Geldstrafe) erreicht werden.

Der Entwurf läßt die Einziehung — ebenso wie § 40 StGB — nur unter der Voraussetzung zu, daß das Fahrzeug dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört. Das ist eine Beschränkung, die weniger aus Gründen des sachlichen Strachrechts, als aus Bedürfnissen des Verfahrensrechts vorgeschlagen wird. In der Strafprozeßordnung fehlt es zur Zeit noch an einer Regelung, wie jemand, der nicht selbst Täter oder Teilnehmer ist, an dem Strafverfahren gegen den Täter oder Teilnehmer zu beteiligen ist, wenn gegen ihn eine strafrechtliche Maßnahme in Betracht kommt. Die Erstreckung der Einziehung über das Eigentum des Täters oder Teilnehmers hinaus würde eine solche Regelung erforderlich machen. Sie muß aber wegen der schwierigen gesetzgeberischen Fragen, die sie aufwirft, dem Entwurf eines Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch überlassen bleiben. — Zur Sicherung der Einziehung ist die Beschlagnahme des Fahrzeuges nach § 94 StPO zulässig. — Die in Satz 2 enthaltene Verweisung auf § 42 StGB läßt das selbständige Einziehungsverfahren zu. Dieses kann nach den §§ 430 bis 432 StPO durchgeführt werden, wenn die Verfolgung oder die Verurteilung einer bestimmten Person nicht ausführbar ist.

Artikel 5

Änderung von Vorschriften des Pflichtversicherungsrechts

Zu Nummern 1 und 2 — Pflichtversicherung

Die Änderungen des Gesetzes über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag vom 7. November 1939 (Reichs-

gesetzbl. I S. 2223) und des Gesetzes über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger vom 24. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 667) schlägt der Entwurf vor allem deshalb vor, weil die Strafvorschriften über den Gebrauch von Fahrzeugen ohne den gesetzlich vorgeschriebenen Haftpflichtversicherungsschutz durch Zulassung der Einziehung des Fahrzeugs, auf das sich die Tat bezieht, ergänzt werden sollen. Das geschieht durch Einfügung entsprechender Vorschriften in beiden Gesetzen (§ 5 Abs. 2 Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetz; § 9 Abs. 3 Ausländerpflichtversicherungsgesetz). Diese Ergänzung des Pflichtversicherungsrechts ist aus der Erwägung gerechtfertigt, daß die Benutzung unversicherter Fahrzeuge für die anderen Verkehrsteilnehmer die Gefahr schwerster Schädigung heraufbeschwört und daß der Mißbrauch des Fahrzeugs hier nicht weniger verwerflich ist als im Falle des Fahrens ohne Fahrerlaubnis. Schon aus Gründen der Einheit der Rechtsordnung ist deshalb die vorgeschlagene Erweiterung der Einziehungsmöglichkeiten begründet. Ergänzend wird auf die Ausführungen der Begründung zu der Einziehungsvorschrift des § 24 Abs. 3 StVG i. d. F. des Artikels 4 Nr. 2 verwiesen. Allerdings ist bei Verletzung der Strafvorschriften über den Haftpflichtversicherungsschutz eine Besonderheit zu beachten: Der Zweck der Versicherung besteht darin, die zivilrechtlichen Schadensersatzansprüche der etwa durch das Fahrzeug geschädigten Personen sicherzustellen. Durch das Fahren mit einem unversicherten Fahrzeug wird also — anders als beim Fahren ohne Fahrerlaubnis — nicht die Gefahr eines Unfalls selbst vergrößert, sondern nur die Erfüllung der aus einem möglichen Unfall entstehenden Ersatzansprüche gefährdet. Der Halter eines solchen Fahrzeugs wird häufig in ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen leben; jedenfalls ist das meist der Grund, warum er die Kosten für die Haftpflichtversicherung scheut. Kommt es dann zu einem Unfall mit erheblichem Personen- oder Sachschaden, wird das Fahrzeug bisweilen den einzigen größeren Vermögenswert des Ersatzpflichtigen bilden, auf den die Geschädigten zu ihrer — wenigstens teilweisen — Befriedigung angewiesen sind. Da die Einziehung des Fahrzeugs nicht zwingend vorgeschrieben, sondern in das Ermessen des Gerichts gestellt ist, hat dieses die Möglichkeit, auf die geschilderte Besonderheit Rücksicht zu nehmen und in Schadensfällen von der Einziehung abzusehen, wenn diese sich zum Nachteil der Geschädigten auswirken würde.

Die in Artikel 5 Nummer 1 weiter vorgeschlagene Änderung des Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes beschränkt sich im wesentlichen darauf, eine im Rahmen des Pflichtversicherungsrechts entstandene Rechtsfrage in einem von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes abweichenden Sinne zu klären. In einem Vorlegungsfall, der durch widersprechende Entscheidungen mehrerer Oberlandesgerichte veranlaßt war, hat sich der 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofes auf den Standpunkt gestellt, daß sich der Halter eines versicherungspflichtigen Kraftfahrzeuges durch dessen Benutzung nach Artikel I § 5 des Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes nicht strafbar mache, solange der Versicherungsschutz zugunsten des Geschädigten nach § 158 c Abs. 2 des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG) trotz Ablaufs des Versicherungsvertrages als fortbestehend gelte (BGHSt. 12, 392). Dieser Standpunkt ist auf der Grundlage des geltenden Rechts haltbar. Er ist aber kriminalpolitisch unerwünscht. Für den Fall, daß der Haftpflichtversicherungsvertrag abläuft, fingiert § 158 c Abs. 2 VVG dessen Fortbestehen lediglich zugunsten Dritter. Er dient also ausschließlich den Belangen der Geschädigten, nicht dagegen denen des Fahrzeughalters. Nun ist es zwar rechtlich nicht ausgeschlossen, diesem fortbestehenden Versicherungsschutz eine tatbestandsausschließende Wirkung zugunsten des pflichtwidrig handelnden Fahrzeughalters beizulegen. Das wäre aber dem Interesse der Allgemeinheit abträglich. Einerseits bietet die Ausnahme von der Vergehensstrafdrohung für den Fahrzeughalter geradezu einen Anreiz, die Tatsache des im Interesse Dritter fortbestehenden Versicherungsschutzes für sich auszunutzen und von dem Abschluß eines neuen Versicherungsvertrages abzusehen. Andererseits entsteht eine erhebliche Rechtsunsicherheit insofern, als der Fahrzeughalter häufig nicht weiß und auch nicht wissen kann, in welchem Zeitpunkt die Frist des § 158 c Abs. 2 VVG abläuft; denn diese Frist beginnt mit der Anzeige des Versicherers an die zuständige Verkehrsbehörde und ist unabhängig davon, ob der Fahrzeughalter von ihr Kenntnis hat. Auch unter dem Gesichtspunkt der Rechtsbestimmtheit ist es deshalb bedenklich, die Strafdrohung an einen verwaltungsinternen Vorgang zu knüpfen. In der Neufassung des Artikels I § 5 des Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes stellt der Entwurf daher nicht lediglich auf das Bestehen eines Versicherungsschutzes, sondern auf das eines Versicherungsvertrages ab. Darunter ist jede vertragliche Beziehung, die eine den Vorschriften des Gesetzes entsprechende Haftplichtversicherung zum Gegenstand hat, namentlich also auch eine bloße Deckungszusage, zu verstehen. Der Entwurf setzt ferner den Strafrahmen für Taten solcher Art herab. Dieser ist im Verhältnis zu zahlreichen anderen Strafdrohungen des Verkehrsstrafrechts, insbesondere zu der, die für das Fahren ohne Fahrerlaubnis oder Führerschein gilt (vgl. § 24 StVG i. d. F. des Artikels 4 Nr. 2), überhöht. Die Festsetzung des Höchstmaßes der Gefängnisstrafe auf ein Jahr dürfte, wie die Praxis der letzten Jahre bewiesen hat, allen kriminalpolitischen Bedürfnissen genügen.

Die Nummer 2 des Artikels 5 ergänzt das Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger vom 24. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 667) — von der oben bereits behandelten Einziehungsvorschrift des § 9 Abs. 3 abgesehen — durch außerstrafrechtliche Vorschriften, die keinen unmittelbaren Zusammenhang mit dem übrigen Inhalt des Entwurfs haben. Es empfiehlt sich jedoch, die Gelegenheit der Änderung des Pflichtversicherungsrechts zu benutzen, um auch die im folgenden beschriebene, dringend gebotene Neuerung einzuführen.

Der durch Buchstabe c der Nummer 2 in das Ausländer-Pflichtversicherungsgesetz eingefügte § 8 a soll es dem Bundesminister für Verkehr ermöglichen, ausländische Kraftfahrer unter bestimmten Voraussetzungen durch Rechtsverordnung von der Pflicht zum Nachweis der erforderlichen Haftpflichtversicherung durch die vorgeschriebene Versicherungsbescheinigung zu befreien, um auf diese Weise dem Bedürfnis nach Vereinfachung und beschleunigter Abfertigung im grenzüberschreitenden Straßenverkehr Rechnung tragen zu können. Befreiung von der Nachweispflicht kann jedoch nur für die das amtliche Kennzeichen eines bestimmten ausländischen Gebiets führenden Fahrzeuge unter der Voraussetzung gewährt werden, daß ein inländischer Versicherer oder Versichererverband für die Gesamtheit der mit diesem ausländischen Kennzeichen versehenen Fahrzeuge die Pflichten eines Haftpflichtversicherers nach den in der Bundesrepublik geltenden Vorschriften übernommen hat. Der Schutz der inländischen Verkehrsopfer ist in diesem Falle in gleicher Weise sichergestellt wie in den Fällen, in denen für ein ausländisches Kraftfahrzeug bei der Einreise die sogenannte Internationale Versicherungskarte vorgelegt wird. — Nach § 8 a Abs. 2 bleibt der Schutz der Verkehrsopfer auch dann gewahrt, wenn die von dem inländischen Versicherer oder Versichererverband übernommenen Pflichten eines Haftpflichtversicherers in der Zeit des Inlandsaufenthalts eines solchen Fahrzeuges entfallen sollten.

Durch Buchstaben a und b der Nummer 2 werden die Anpassungen vorgenommen, die sich aus § 8 a im Bereich der Vorschriften des § 1 des Ausländer-Pflichtversicherungsgesetzes ergeben.

Buchstabe d der Nummer 2 paßt die Strafvorschrift des § 9 Abs. 1 einerseits an die in Nummer 1 vorgeschlagene Neufassung des Artikels I § 5 des Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes, andererseits an die vorstehend behandelte Ausnahmevorschrift des § 8 a des Ausländer-Pflichtversicherungsgesetzes an.

Artikel 6

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Durch die Neufassung des § 315 a Abs. 1 Nr. 2 StGB (vgl. Artikel 1 Nr. 6 des Entwurfs) wird ein Anpassung des § 59 des Luftverkehrsgesetzes i. d. F. vom 10. Januar 1959 (Bundesgesetzbl. I S. 9) erforderlich. Dabei kann aus dem Anwendungsbereich der Vorschrift der Verstoß gegen Rechtsvorschriften, die auf Grund des § 32 LuftVG erlassen werden, ausscheiden; denn insoweit ist § 315 a Abs. 1 Nr. 2 StGB i. d. F. des Entwurfs unmittelbar anzuwenden. Dagegen wird der Verstoß gegen Verfügungen, die im Rahmen der Luftaufsicht erlassen werden, durch die vorgeschlagene Vorschrift des StGB nicht erfaßt. Da zur Sicherung des Luftverkehrs auf die Strafbarkeit dieser Verstöße nicht verzichtet werden kann, muß § 59 LuftVG insoweit — allerdings unter Anpassung an die Neufassung des StGB — aufrechterhalten werden.

Artikel 7

Übertretungen

Absatz 1 zieht aus der Erweiterung des zulässigen Rahmens der Geldstrafe bei den Übertretungen (vgl. Artikel 1 Nr. 1 und die Begründung dazu) für die im Bundesrecht enthaltenen Strafdrohungen die notwendigen Folgerungen. Um eine Änderung zahlreicher Einzelvorschriften zu vermeiden, bedient er sich einer Generalklausel, die alle in Frage kommenden Geldstrafrahmen in der Weise erweitert, daß das bisherige Höchstmaß, gleichgültig ob es dem gesetzlichen Höchstmaß entsprochen hat oder nicht, durch 500 Deutsche Mark ersetzt wird. Das ist angemessen, weil es im geltenden Bundesrecht, soweit ersichtlich, keine Strafdrohungen mit einem Höchstmaß von weniger als 150 Deutsche Mark gibt. Sollte dies in einzelnen Vorschriften doch der Fall sein, ist die Anpassung an den allgemeinen Strafrahmen kriminalpolitisch erwünscht.

Nach Absatz 1 ist die Umstellung der Strafrahmen bei Übertretungen auf das Bundesrecht beschränkt. Ungeachtet der Frage, ob der Bundesgesetzgeber auf Grund seiner verfassungsrechtlichen Befugnisse Strafdrohungen des Landesrechts in derselben Weise umstellen könnte, empfiehlt sich eine solche Lösung nicht; denn es sollte dem Landesgesetzgeber überlassen bleiben, ob er bei allen einschlägigen Strafrahmen des Landesrechts das gesetzliche Höchstmaß ausschöpfen oder auf Grund einer unterschiedlichen Bewertung des Unrechtsgehalts abgestufte Strafrahmen schaffen will.

Absatz 2 betrifft eine Einzelfrage, die sich aus Artikel 32 der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 18. September 1895 (vgl. die Bekanntmachung vom 27. September 1952 — Bundesgesetzbl. I S. 645) ergibt. Nach dieser Vorschrift, die eine Vereinbarung der Rheinuferstaaten enthält, sollen „Zuwiderhandlungen gegen die von den Ufer-Regierungen für den Rhein gemeinsam erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften mit Geldbußen von zehn bis dreihundert Franken bestraft werden". Die Bundesrepublik Deutschland hat diese vertragliche Verpflichtung durch § 19 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen vom 27. September 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 641) erfüllt, indem sie für die genannten Zuwiderhandlungen den Strafrahmen des Artikels 32 der Rheinschiffahrtsakte für anwendbar erklärt hat. Satz 2 des § 19 a. a. O. bestimmt nun, daß auf solche Zuwiderhandlungen die Vorschriften für Übertretungen entsprechend anzuwenden sind. Absatz 2 soll verhindern, daß sich durch Absatz 1 der vertraglich vereinbarte Strafrahmen ändert.

Artikel 8

Übergangsvorschriften

Die durch die sachlich-rechtlichen Vorschriften der Artikel 1 und 4 bis 7 des Entwurfs entstehenden Fragen des Übergangs in die neue Rechtslage wer-

den überwiegend durch § 2 Abs. 2 und 4 StGB gelöst. Einer besonderen Regelung bedarf es nur für die gerichtlichen Entziehungen der Fahrerlaubnis (§ 42 m StGB), die nach den bisher geltenden Vorschriften rechtskräftig angeordnet worden sind, und zwar gleichgültig, ob die Rechtskraft vor oder nach dem Inkrafttreten des Gesetzes eintritt. Für diese Entscheidungen sieht Absatz 1 Satz 1 vor, daß sie grundsätzlich ebenso abgewickelt werden wie Entscheidungen, die auf Grund der neuen Vorschriften ergehen. Es wird lediglich davon abgesehen, die vorzeitige Aufhebung der Sperre vor Ablauf ihrer gesetzlichen Mindestfrist auszuschließen (§ 42 n Abs. 7 Satz 2 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 3). Diese Abweichung hängt damit zusammen, daß bei Entscheidungen nach dem geltenden Recht die Berücksichtigung einer dem Urteil vorausgegangenen vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis oder Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins oft nicht möglich ist; die Zulässigkeit der Aufhebung der Sperre vor Ablauf ihres Mindestmaßes bietet für diese Schlechterstellung einen angemessenen Ausgleich.

Absatz 1 Satz 2 läßt außerdem eine nachträgliche Entscheidung des Gerichts zu, wenn die Voraussetzungen vorliegen, unter denen von der Sperre nach § 42 n Abs. 2 StGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 3 bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen ausgenommen werden können. Diese Auflockerung ist aus Gründen der Gerechtigkeit geboten.

Absatz 2 enthält eine verfahrensrechtliche Übergangsvorschrift. Er beschränkt aus Gründen der Rechtssicherheit die in den §§ 334 und 334 a StPO i. d. F. des Artikels 2 Nr. 5 und 6 vorgeschlagenen Änderungen des Revisionsrechts auf Urteile, die nach dem Inkrafttreten des Gesetzes erlassen werden.

Artikel 9

Land Berlin

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Artikel 10

Inkrafttreten

Mit Rücksicht auf die einschneidenden Neuerungen, die der Entwurf mit sich bringt, empfiehlt es sich, der Öffentlichkeit und vor allem auch den Strafverfolgungsbehörden ausreichende Zeit zur Einarbeitung zur Verfügung zu stellen. Dafür dürfte ein Monat nach der Verkündung des Gesetzes genügen.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. Die **Eingangsworte** sind wie folgt zu fassen:

   „Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:"

   Begründung

   In Artikel 4 Nr. 1 und in Artikel 5 Nr. 2 werden Gesetzesvorschriften, die mit Zustimmung des Bundesrates ergangen sind, formell geändert. Nach ständiger Rechtsauffassung des Bundesrates bedarf deshalb auch das Änderungsgesetz seiner Zustimmung.

2. **Zu Artikel 1 Nr. 4 a — neu —** (§ 67 Abs. 3 StGB)

   In Artikel 1 ist folgende neue Nr. 4 a einzufügen:

   ‚4 a. § 67 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

   „(3) Die Strafverfolgung von Übertretungen verjährt in sechs Monaten." '

   Begründung

   Die derzeit geltende Verjährungsfrist von drei Monaten ist für viele Fälle zu kurz, um in ihr die Strafverfolgung abschließen zu können. Zwar wird die Verjährung durch Handlungen unterbrochen, die wegen der begangenen Tat gegen den Täter gerichtet sind (§ 68 Abs. 1 StGB). Aber auch eine durch das Verfahren gebotene Handlung (Zustellung der Anklage, Erlaß des Strafbefehls) kann nicht immer innerhalb von drei Monaten erzielt werden. Die dann zur Unterbrechung erwirkten richterlichen Handlungen belasten und verzögern das Verfahren, haben nicht stets die gewünschte Wirkung und sind die Quelle einer umfänglichen, aber im wesentlichen unfruchtbaren Rechtsprechung. Die vorgeschlagene Änderung gleicht die Verjährungsfrist an die für Ordnungswidrigkeiten an (§ 14 Satz 1 OWiG).

3. **Zu Artikel 1 Nr. 5** (§§ 315 a und 315 c)

   § 315 a Abs. 3 und § 315 c Abs. 3 sind jeweils wie folgt zu fassen:

   „(3) Wer in den Fällen des Absatzes 1

   1. die Gefahr fahrlässig verursacht oder
   2. fahrlässig handelt und die Gefahr fahrlässig verursacht,

   wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft."

   Begründung

   Die Änderung soll sicherstellen, daß der in Nr. 1 genannte Fall im Hinblick auf die Behandlung des Versuchs und der Teilnahme als Vorsatztat angesehen wird.

4. **Zu Artikel 2 Nr. 6** (§§ 334 a StPO)

   § 334 a Abs. 2 Satz 4 ist wie folgt zu fassen:

   „Bei der Begründung der Revisionsanträge hat der Antragsteller zugleich anzugeben, aus welchen Gründen die in Absatz 1 bezeichneten Voraussetzungen vorliegen."

   Begründung

   Der Begründungszwang soll der Einlegung unbegründeter Zulassungsanträge entgegenwirken.

Anlage 3

Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Zu den Änderungsvorschlägen des Bundesrates nimmt die Bundesregierung wie folgt Stellung:

Zu 1. (Eingangsworte)

Der Vorschlag, in den Eingangsworten die Zustimmung des Bundesrates vorzusehen, ist nicht gerechtfertigt. Daß einige Vorschriften, deren Änderung der Entwurf vorsieht, ihre gegenwärtige Fassung durch Gesetze erhalten haben, die mit Zustimmung des Bundesrates ergangen sind, ist nach ständiger Auffassung der Bundesregierung für die Zustimmungsbedürftigkeit des Gesetzes unerheblich.

Zu 4. (Artikel 2 Nr. 6) (§ 334 a StPO)

Die §§ 334, 334 a StPO in der Fassung des Artikels 2 Nr. 6 sehen eine Beschränkung der Revision vor und machen in bestimmten Fällen die Zulassung des Rechtsmittels davon abhängig, daß „es geboten ist, die Nachprüfung des Urteils zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung zu ermöglichen". Um der Vorlage unbegründeter Zulassungsanträge entgegenzuwirken, schreibt der Entwurf vor, daß der Antragsteller bei der Begründung der Revisionsanträge zugleich angeben soll, aus welchen Gründen er die genannte Voraussetzung für die Nachprüfung des Urteils als erfüllt ansieht. Der Vorschlag des Bundesrates, diese Soll-Vorschrift in eine zwingende Vorschrift umzuwandeln, erweckt Bedenken. Die Beurteilung der Frage, warum die Nachprüfung eines Urteils zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung geboten ist, kann im Einzelfall eine rechtlich schwierige Bewertung erfordern, die zwar im allgemeinen von einem Rechtsanwalt, aber wohl nicht in jedem Falle von einer anderen Person mit minderer juristischer Vorbildung erwartet werden kann. Nach § 345 Abs. 2 StPO kann die Revisionsbegründung des Angeklagten — und damit auch sein Zulassungsantrag — nicht nur von einem Rechtsanwalt, sondern auch von einem anderen Verteidiger, der nicht Volljurist ist (§ 138 Abs. 2 StPO), unterzeichnet werden. Außerdem kann sie zu Protokoll der Geschäftsstelle gegeben werden, bei der in der Regel ein Rechtspfleger als Urkundsbeamter tätig ist. Für diesen Personenkreis könnte der Begründungszwang in gewissen Einzelfällen eine Überforderung bedeuten und zu ungerechtfertigten Nachteilen für den Angeklagten führen.

*

Den übrigen Änderungsvorschlägen des Bundesrates stimmt die Bundesregierung zu.